„Nietoperz" z Gór Świętokrzyskich, który widzicie na zdjęciu, nie pochodzi z czasów gdy na Łysą Górę latały na miotłach czarownice, lecz zbudował go Stanisław Chlewicki ze wsi Bieliny koło Kielc (patrz str. 14)...

...w roku 1956

Skrzydlata POLSKA



NR 48 (282) • 25 LISTOPADA 1956 r. • ROK WYDANIA XII • CENA 70 GR

Naszym zdaniem

OD przełomowej narady krajowej aktywu lotniczego w Warszawie minęło już ponad dwa tygodnie. Nowy nurt jaki ona zapoczątkowała okrzepł w międzyczasie i zgrubsza się wykrystalizował. Pełne poparcie dla uchwały warszawskiej z dnia 6 listopada wyraziły już aerokluby w Krakowie, Kielcach, Łodzi, Katowicach, Wrocławiu, Warszawie, Lublinie, Świdniku i Mielcu, wysuwając pokrywające się w zasadzie wnioski: wydzielenia lotnictwa sportowego z LPŻ i przywrócenia pełnej samodzielności ARP. W podejmowanych w terenie uchwałach jest jednak niekiedy sporo frazesów, bez konkretnego pokrycia. Wszelkie wnioski powinny znaleźć swoje konkretne udokumentowanie, być poparte przykładami z danego terenu, gdyż inaczej robota niewiele przyniesie pożytku, niewiele wniesie twórczego w procesie demokratyzacji.

Dyskusja w terenie nad nowymi drogami rozwojowymi sportu lotniczego trwa. Jest ona w swym głównym nurcie spokojna i rzeczowa, często jednak namiętna. Jej główną tezą jest poszukiwanie najlepszej formy organizacyjno-strukturalnej, która godziłaby słuszne i konieczne potrzeby obronne państwa z właściwym i masowym rozwojem sportu lotniczego.

Istnieją w tym wszystkim jednak jeszcze dwa poboczne nurciki, które już dziś nietrudno określić. Pierwszy z nich można wyraźnie dojrzeć w samym Zarządzie Głównym LPŻ, gdzie w pewnych kołach w kierownictwie stosunek do nowego ruchu lotników sportowych jest raczej — delikatnie mówiąc — niechętny i nawet panicznie czasem traktowany. To tam, a nie gdzie indziej narodziły się i poszły szybko w teren plotki, że uchwała z 6 listopada godzi w ofiarną terenową kadrę lotniczą i powoduje jej niepewność.

To nieprawda. Uchwała warszawska przede wszystkim wyraziła wotum nieufności dotychczasowemu kierownictwu LPŻ, która biurokratycznie i nieudolnie kierowało dotąd rozwojem sportu lotniczego. Taki jest sens i tak trzeba rozumieć uchwałę z 6 listopada i solidaryzujące się z nią uchwały napływające z ośrodków lotniczych. Aktywiści — członkowie aeroklubów muszą tym plotkom dać zdecydowany odpór. Są one szkodliwe i nie sprzyjają wcale sprawie demokratyzacji. Naszym zdaniem kadra etatowa całego pionu lotniczego, tak w ZG jak i w terenie, jest w swej większości na poziomie i pracuje dotychczas ofiarnie. Nie ma wcale potrzeby, aby czuła się ona odosobniona, aby stała w procesie dotychczasowych przemian na boku. Przeciwnie, jest nawet jej obowiązkiem szeroko włączyć się do tego nowego nurtu, do ogólnopolskiej dyskusji nad przyszłością naszego sportu lotniczego.

Drugi boczny nurcik można zauważyć wśród niektórych działaczy lotniczych starszego pokolenia. Jest ich co prawda niewielu. Korzystając często z zamieszania i żywiołowości, operują oni nieraz demagogicznymi wystąpieniami (np. uogólniając ataki na oficerów lotnictwa w klubach), próbują zdobyć sobie tanią popularność i... w dalszej perspektywie nawet „fotele" w nowej strukturze i organizacji lotnictwa. Nie brak też i tzw. „chorągiewek", tj. ludzi, którzy wczoraj stali w opozycji lub wręcz hamowali nowy ruch a dziś próbują stanąć na jego czele.

Trzeba te wszystkie głosy wyraźnie rozróżniać w toczącym się procesie demokratyzacji, tak „u góry" jak i „na dole". Nam nie potrzeba nowych karierowiczów, mamy ich dość z poprzedniego okresu. Nam potrzeba ludzi mądrych, fachowych i energicznych, którzy przede wszystkim dobro lotnictwa przekładać będą zawsze nad interes osobisty.

W najbliższym czasie odbędzie się w Warszawie, zwołana przez Komitet Centralny PZPR, krajowa lotnicza narada aktywu partyjnego, która niewątpliwie przyczyni się jeszcze bardziej do skrystalizowania poglądu na sprawy dalszego rozwoju naszego sportu lotniczego i przyniesie nam na pewno nowe, coraz lepsze wnioski.

(kon)

W SKRÓCIE

Nadzwyczajne walne zgromadzenie członków Aeroklubu Warszawskiego odbyło się dnia 18 listopada br.

Po dyskusji nad przyszłością lotnictwa sportowego i uchwaleniu rezolucji (fragmenty rezolucji podajemy na tej stronie) odbyły się wybory delegatów na walne zgromadzenie ARP. Reprezentantami Aeroklubu Warszawskiego na to zebranie zostali: mgr Jerzy Osiński, inż. Roman Sochacki i Jerzy Pomianowski.

*

Jak wynika z nieoficjalnych obliczeń komisji współzawodnictwa, składającej się tym razem z przedstawicieli poszczególnych aeroklubów — tegorocznym zwycięzcą został Aeroklub Warszawski, zdobywając 13 085 pkt. Dalsze miejsca zajęły aerokluby: Bielski, Wrocławski i Poznański.

*

Według informacji uzyskanej od dyrektora naczelnego Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego na Okęciu — zakłady te są w stanie podjąć się remontu szybowców. Dysponują one bowiem zarówno fachowcami jak i całkowitym wyposażeniem warsztatu remontowego, lecz niestety nie mają pomieszczenia na jego urządzenie.

Aby zabezpieczyć aeroklubom pełnosprawność sprzętu szybowcowego w roku przyszłym, warto by wykorzystać możliwości oraz dobre chęci WSK — Okęcie i pomóc jej w lokalizacji warsztatów. Zająć się tym powinny zainteresowane władze lotnictwa sportowego, a zwłaszcza dział techniczny pionu lotniczego ZG LPŻ. Sprawa jest pilna, bo maszyny nie mogą stać długo bezczynnie i zostaną wykorzystane do innych, nielotniczych celów.

*

Ostatnio Dowództwo Wojsk Lotniczych wyraziło zgodę na objęcie przez Aeroklub Pomorski w Toruniu lotniska byłego 4 Pułku Lotniczego oraz przekazało mu cztery samoloty CSS-13.

AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ (Członek FAI)
Warszawa 40, ul. Długa 52, telefon 6 12 81

II BIULETYN SPECJALNY

W związku z pewnymi głosami, świadczącymi o częściowym zdezorientowaniu niektórych członków Aeroklubów Regionalnych, Zarząd Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej wyjaśnia co następuje:

Powołana na rozszerzonym zebraniu Zarządu ARP z udziałem aktywu lotnictwa sportowego w dniu 6 listopada br. Komisja Restytucyjna ARP, działa z upoważnienia Zarządu Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej i prace swoje prowadzi w pełnym porozumieniu z Zarządem ARP.

*

W związku z komunikatami Komisji Restytucyjnej ARP, opublikowanymi w poprzednim Biuletynie Specjalnym Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 7 listopada br. Zarząd ARP i Komisja Restytucyjna uzupełniają co następuje:

1. W zawiadomieniu o Nadzwyczajnym Walnym Zgromadzeniu ARP. jako punkt trzeci porządku dziennego wprowadzony zostaje referat sprawozdawczy ustępującego Zarządu ARP, a referat sprawozdawczo-programowy Komisji Restytucyjnej i pozostałe punkty porządku dziennego otrzymują numerację od 4 do 7.
2. W zawiadomieniu o Walnych Zgromadzeniach Członków Zwyczajnych ARP (Aeroklubów Regionalnych), klauzula o prawie wyborczym otrzymuje następujące poszerzone brzmienie:
   „Bierne i czynne prawo wyborcze posiadają wszyscy piloci samolotowi, szybowcowi, balonowi, śmigłowcowi, skoczkowie spadochronowi, modelarze oraz technicy i mechanicy lotniczy zrzeszeni w Aeroklubach Regionalnych, a także aktywiści społeczni, wchodzący w skład aktualnych Rad Aeroklubów Regionalnych."

Sekretarz Aeroklubu
Rzeczypospolitej Polskiej
(—) TADEUSZ REJNIAK

Warszawa, dnia 15 listopada 1956 r.

Lotnicy popierają postulaty aktywu wysunięte na naradzie w Warszawie

DYSKUSJA nad odnową i uzdrowieniem naszego lotnictwa sportowego objęła cały kraj. W aeroklubach odbywają się zebrania członków i aktywistów lotnictwa. Starzy i młodzi piloci oraz działacze radzą nad lepszą przyszłością sportu lotniczego. Odbiciem tych dyskusji są podejmowane rezolucje i wysuwane w nich żądania. **Oto fragmenty rezolucji krakowskiego aktywu lotnictwa sportowego,** uchwalonej w dniu 10 listopada br:

„...Solidaryzując się z naradą aktywu lotniczego ARP z dnia 6 listopada 1956 r. oraz rezolucją Aeroklubu Gliwickiego, popieramy żądanie utworzenia samodzielnego ARP na prawach ministerialnych oraz samodzielnych aeroklubów regionalnych, żądając jednocześnie:

- Wydzielenia Aeroklubu Krakowskiego z Ligi Przyjaciół Żołnierza i stworzenia samodzielnej organizacji lotniczej podległej wyłącznie ARP.
- Zwrotu wszystkich licencji i uprawnień lotniczych bezpodstawnie i bezprawnie zabranych przez samozwańcze „komisje weryfikacyjne".
- Umożliwienia nieskrępowanego rozwoju polskiej myśli konstrukcyjnej celem wyparcia dotychczas używanych przestarzałych konstrukcji lotniczych.
- Nawiązania współpracy lotnictwa sportowego na właściwej platformie z lotnictwem wojskowym."

AKTYW modelarstwa lotniczego na zebraniu — dnia 16 listopada br. również wyraził pełne poparcie dla decyzji oderwania się lotnictwa sportowego od LPŻ.

„Stwierdzamy, — czytamy m. in. w rezolucji modelarzy — że umieszczenie lotnictwa w LPŻ... wpłynęło hamująco na jego rozwój... Podobnie jak duże lotnictwo, modelarstwo przeżywało trudności finansowe, przechwytywanie kredytów przez inne wydziały oraz zabieranie lokali modelarni i przeznaczanie ich na inne cele...: Z radością witamy odnowę i sądzimy, ...że w nowej organizacji lotniczej modelarstwo znajdzie właściwe zrozumienie oraz możliwość szybkiego rozwoju".

PEŁNĄ aprobatę tego nowego prądu wyrazili członkowie Aeroklubu Warszawskiego w rezolucji, która stwierdza m. in.:

„Walne zebranie Aeroklubu Warszawskiego w całej rozciągłości popiera uchwały rozszerzonego aktywu ARP, podjęte na naradzie w dniu 6 listopada 1956 r.

Z uwagi na obecny katastrofalny stan polskiego lotnictwa sportowego, wymagający radykalnych posunięć w celu jego uzdrowienia, żądamy:

- Całkowitego uniezależnienia Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej i odłączenia go od Ligi Przyjaciół Żołnierza.
- Pełnego usamodzielnienia aeroklubów regionalnych afiliowanych przy ARP.
- Zwrotu przez LPŻ majątku byłej Ligi Lotniczej i ARP (łącznie z etatami).
- Uruchomienia zamkniętych w okresie 12-lecia szkół i ośrodków sportu lotniczego.
- Rozszerzenia i zdecentralizowania kontaktów z zagranicznymi sportowcami lotniczymi.
- Pełnej rehabilitacji ludzi niesłusznie odsuniętych od lotnictwa.
- Opublikowania rozliczenia z funduszów LPŻ."

WE wszystkich rezolucjach przewija się jeden najmocniejszy akcent — oddzielenia lotnictwa od LPŻ.

„...Domagamy się — piszą m. in. — **członkowie Aeroklubu Śląskiego w Katowicach** w uchwalonej w dniu 18 listopada br. rezolucji — wyodrębnienia lotnictwa sportowego z LPŻ, która wskutek swej nieudolności i zbiurokratyzowania aparatu nie może dać żadnej gwarancji usunięcia zła; aby sprawami lotnictwa sportowego kierowały i o nich decydowały zarządy aeroklubów regionalnych, złożone z działaczy społecznych... zaś personel etatowy był jedynie organem wykonawczym."

W myśl tej uchwały członkowie Aeroklubu Śląskiego wybrali nowy zarząd, pod przewodnictwem Stanisława Michniewskiego.

Norwedzy lecą do Egiptu

Na lotnisku w Oslo: żołnierze norwescy wchodzący w skład sił policyjnych ONZ załadowują się do samolotu transportowego dostarczonego przez USA. Jest to samolot Douglas Globemaster II (oznaczenie wojskowe C-124C). 4 silniki tłokowe (3 800 KM). Rozpiętość — 53,1 m, długość — 39,77 m, wysokość — 14,72 m, ciężar w locie — 79 450 kG, ciężar użyteczny — 22 700 kG. Kabina dwupokładowa mieści 200 żołnierzy wraz z uzbrojeniem. W „nosie" znajdują się urządzenia radarowe.



REZOLUCJA

nadzwyczajnego, rozszerzonego zebrania Rady Aeroklubu Kieleckiego, odbytego w dniu 13 listopada 1956 r.

NADZWYCZAJNE, rozszerzone zebranie Rady Aeroklubu Kieleckiego popiera w całej rozciągłości uchwałę aktywu lotniczego z dnia 6 listopada 1956 r. o wydzieleniu lotnictwa sportowego z Ligi Przyjaciół Żołnierza oraz rezolucję walnego zebrania Aeroklubu Gliwickiego.

W trosce o zabezpieczenie szkolenia lotniczego w roku 1957 i wiążącej się z tym sprawy doprowadzenia sprzętu lotniczego do pełnej sprawności technicznej, żądamy aprobaty działu technicznego na niezwłoczne uruchomienie warsztatów remontowych w tych aeroklubach, które mają ku temu możliwość pod względem pomieszczenia i sił fachowych.

Żądamy wyjaśnienia kto spowodował zlikwidowanie szybowiska i przehandlowanie hangarów w Pińczowie. Domagamy się zwrotu i uruchomienia tego szybowiska.

Żądamy rozbudowy lotniska w Masłowie i przystosowania go do szkolenia nie tylko na samolotach CSS-13 oraz zwiększenia powierzchni hangarowej.

Żądamy powołania do życia Aeroklubu Radomskiego z pełną przynależnością lotniska w Piastowie.

Domagamy się uruchomienia bezmyślnie zlikwidowanych ośrodków treningowych na terenie województwa kieleckiego.

Domagamy się masowej działalności ARP w formie tworzenia „Kół Lotniczych" przy szkołach i instytucjach, które w dużym stopniu werbowałyby młodzież do szkolenia podstawowego i przyczyniłyby się do propagandy lotnictwa.

Domagamy się uwzględnienia w nowym statucie ARP — poza członkami czynnymi — również członków wspierających, rekrutujących się z sympatyków lotnictwa.

Żądamy zwrotu pomieszczeń byłej Ligi Lotniczej, stanowiących jej bezsporną własność i przekazania ich do dyspozycji Aeroklubu Kieleckiego.

Jednocześnie zawiadamiamy, że w dniu 25 listopada 1956 r. o godzinie 10 odbędzie się walne zgromadzenie członków i aktywistów Aeroklubu Kieleckiego, na którym dokonany zostanie wybór zarządu aeroklubu.

W imieniu aktywu lotniczego

Rada Aeroklubu Kieleckiego

Teren mówi

UCHWAŁA AEROKLUBU POZNAŃSKIEGO

ZAŁOGA Aeroklubu Poznańskiego zgromadzona w dniu 27.10.1956 roku na zebraniu ogólnym podjęła uchwałę, w której domaga się reorganizacji lotnictwa sportowego oraz przyjęcia takiego kierunku pracy, który zapewni lotnictwu należyty rozwój i działalność. Oto treść uchwały.

Do
Biura Politycznego
Komitetu Centralnego PZPR

Uważamy, że dotychczasowa struktura organizacyjna Ligi Przyjaciół Żołnierza z jej zbiurokratyzowanym aparatem administracyjnym absolutnie nie gwarantuje należytego rozwoju naszego lotnictwa sportowego w ramach tej organizacji.

W trosce o umożliwienie dalszego rozwoju polskiemu lotnictwu sportowemu oraz w celu przywrócenia mu jego właściwego charakteru sportowego, domagamy się:

1. Przeprowadzenia w jak najkrótszym terminie wyborów do władz Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej i aeroklubów regionalnych według obowiązującego statutu zatwierdzonego przez FAI.
2. Uznania aeroklubów regionalnych z ARP na czele jako jedynej organizacji reprezentującej polskie lotnictwo sportowe.
3. Przywrócenia do życia szkół lotniczych dla podstawowego szkolenia lotniczego.
4. Rozbudowania zakładów produkujących sprzęt szybowcowy w celu zabezpieczenia zarówno eksportu jak również i potrzeb krajowych oraz unowocześnienia sprzętu lotniczego przez tworzenie nowych konstrukcji krajowych lub w miarę istniejących możliwości — przez import.
5. Niezwłocznego przywrócenia pełnych praw członkowskich ludziom niesłusznie odsuniętych od lotnictwa w ubiegłym okresie.
6. Zniesienia dotychczasowego systemu planowania w lotnictwie sportowym, wpływającego poważnie na obniżenie jakości wyszkolenia.
7. Ograniczenia nadmiernie rozbudowanej dokumentacji oraz sprawozdawczości wyszkoleniowej i technicznej.
8. Rewizji programów wyszkolenia (treningu) ograniczających inicjatywę personelu szkolącego.
9. Zmiany przepisów O.I.W.L. (Ogólnej Instrukcji Wykonywania Lotów) w kierunku dostosowania ich do praktycznych wymogów życiowych.
10. Ograniczenia często asekuranckiego zawieszania lotów do przypadków logicznie uzasadnionych, unikając cech zbiorowej odpowiedzialności.
11. Przywrócenia licencji pilotów sportowych przewidzianych regulaminem FAI.
12. Umożliwienia szkolenia lotniczego dla kandydatów, którzy przekroczyli obecnie obowiązującą granicę wieku.
13. Uchylenia uchwały Rady Szybowcowej z maja 1955 roku dotyczącej niezaliczenia wyczynu sportowego w przypadku przekroczenia granicy państwowej.
14. Przeprowadzenia dochodzeń w sprawie dotyczącej sytuacji w naszym lotnictwie sportowym i wyciągnięcia pełnych konsekwencji w stosunku do winnych, między innymi za:
    a) bezmyślne polecenie przekazania na złom dobrych silników lotniczych typów Argus, SH-14, Jumo itp.,
    b) zbyt pochopne polecenie skasowania samolotów typu Piper Cub,
    c) narzucanie obcych przestarzałych konstrukcji polskiemu przemysłowi lotniczemu,
    d) dotychczasową szkodliwą politykę kadrową w lotnictwie sportowym,
    e) zlikwidowanie Zakładów Sprzętu Lotnictwa Sportowego w Gdańsku, co spowodowało między innymi trudności zaopatrzenia w sprzęt szybowcowy.

W celu przedyskutowania powyższych postulatów oraz dla pełnego wypowiedzenia się pilotów i działaczy lotnictwa sportowego uważamy za konieczne zwołanie w terminie do końca bieżącego roku ogólnokrajowej narady aktywu lotnictwa sportowego.

CO MÓWILI 6 LISTOPADA W WARSZAWIE

Inż. ROMAN SOCHACKI

NIEREALNOŚĆ współpracy ARP z LPŻ ilustruje przykład, że wbrew stanowisku Rady Spadochronowej ZG LPŻ wystarczył na kierownika ekipy spadochronowej na mistrzostwa świata do Moskwy prezesa ZW LPŻ w Łodzi ob. Starka, którego z lotnictwem, a szczególnie ze spadochroniarstwem, bardzo niewiele łączy.

Utworzenie nowej, masowej organizacji lotniczej, o której nieraz się słyszy, jest moim zdaniem niepotrzebne. Te wszystkie funkcje może i powinien przejąć wyłącznie ARP, który pracę tę należycie poprowadzi. ARP winien objąć również warsztaty szybowcowe w Krośnie i Jeżowie, nie nadające się dla wielkiego przemysłu. Użytkownik i producent muszą bowiem ściśle współpracować. SZD natomiast winien działać na nowych warunkach i być niezależnym od LPŻ i ARP zakładem naukowym.

Inż. SŁAWOMIR MAKARUK

LPŻ jest skompromitowany na odcinku lotniczym. Sprawy przyjęć na szkolenie, brak sprzętu, likwidacja warsztatów aeroklubowych — to elementy rozkładające lotnictwo. Tylko radykalne zmiany w tym zakresie, tj. utworzenie ARP silnie powiązanego z władzami państwowymi, mogą nas uratować.

Mgr inż. STANISŁAW SKRZYDLEWSKI

DOPÓKI aktyw ARP będzie zależny od LPŻ, dopóty nie ma mowy o samodzielności. ARP jest jedyną władzą lotnictwa sportowego i dlatego nie może być mowy o daniu mu tylko niektórych uprawnień. Cała władza musi być w rękach aeroklubów.

Inż. RYSZARD WITKOWSKI

POŁĄCZENIE trzech organizacji na wzór DOSAAF było mechaniczne i niestety niecelowe. Że tak jest, a nie inaczej, mogę stwierdzić na podstawie kontaktów w czasie pobytu w ZSRR z pilotami tej organizacji. Piloci DOSAAF są zdania, że połączenie trzech organizacji w jedną zaważyło na jakości ich pracy. Stąd wniosek — lotnictwo trzeba odłączyć od LPŻ.

Inż. WALENTY NOWACKI

W lotnictwie sportowym dzieje się źle. Jest dużo biurokracji. Słuszna wydaje się reorganizacja. Jednakże nie należy iść za daleko i gwałtownie. Zmiana gwałtowna nie wychodzi na dobre. Praca nasza może dać wyniki o ile będzie szła oddolnie, w aeroklubach, z udziałem szerokiego aktywu. Przed wojną aerokluby miały własne fundusze społeczne, dziś są one państwowe, a państwo prowadzi ścisłą politykę finansową. Dlatego też komisja powinna tak ująć te sprawy, aby nie wprowadzić zbytniego chaosu i nie postawić w kłopocie Elpeżetu.

WŁADYSŁAW NIESTOJ

JESTEŚMY świadkami upadku sportu lotniczego. Jeśli chodzi o sprawy modelarskie, to bardzo często pieniądze przeznaczone na rozwój małego lotnictwa obracane są przez zarządy wojewódzkie LPŻ na inne cele. Modelarstwo nasze, niestety, do tej pory traktuje się niezbyt poważnie, czego dowodem jest chociażby brak centralnego ośrodka modelarskiego. Inne państwa ośrodki takie mają, my jak dotąd nie.

Inż. WITOLD STAŃCZYK

MODELARSTWO lotnicze nie jest doceniane przez nasze władze zwierzchnie, gorzej, wydaje się być kulą u nogi. Weźmy chociażby powszechnie znany brak silników modelarskich. Krajowe silniki jak dotąd są złe. Brak ośrodka doświadczalnego uniemożliwia dokonywanie prób zmierzających do ich udoskonalenia. Za granicą ośrodki takie istnieją. U nas natomiast, w Krakowie, zalążkowi takiej placówki odbiera się pomieszczenia i przeznacza na prywatne mieszkania dla pracowników LPŻ.

Mjr JERZY ŁAGODA

ODERWANIE lotnictwa od LPŻ spowoduje powiększenie personelu administracyjnego, a co za tym idzie — wzrost kosztów. W świetle ogólnej sytuacji gospodarczej kraju nie wiem, czy państwo stać będzie na tworzenie nowej administracji. W związku z tym słuszniejsze będzie pozostawienie lotnictwa w LPŻ, z równoczesnym przyznaniem mu jak najdalej idącej autonomii. Uważam, że przyczyna błędów w lotnictwie leży w złym ustawieniu kadr. Nie jesteśmy obecnie przygotowani do bezbolesnego oderwania lotnictwa od LPŻ. W przyszłości, jeżeli stać nas będzie na to, nie widzę konieczności wiązania lotnictwa z LPŻ.

JERZY POMIANOWSKI

TWORZĄC ARP możemy z powodzeniem wykorzystać etaty, które z racji reorganizacji odejdą z ZG i ZW LPŻ — sumarycznie wzrost etatów nie będzie miał miejsca, tym bardziej, że aerokluby regionalne będą miały dużą samodzielność. Do chwili obecnej aerokluby liczyły wyłącznie na dotacje państwowe. W nowej sytuacji oprzemy działalność finansową o dotacje społeczeństwa, a mamy nadzieję, że na ten cel społeczeństwo nie poskąpi. Niezależnie od intencji LPŻ Aeroklub Warszawski w roku przyszłym uruchomi swoje filie w Płocku i w Siedlcach i po otrzymaniu samodzielności jest w stanie dać roczny dochód w wysokości 500 000 złotych.

Ppłk JANUSZ PRZYMANOWSKI

NIKT inny poza pilotami nie ma prawa rządzić lotnictwem sportowym. Jeżeli zlikwidujemy instancje wojewódzkie, piloci wykażą zapewne więcej zrozumienia i będą pomagać zarówno w obsłudze sprzętu jak i w innych pracach aeroklubu. Pożądane jest, aby o produkcji decydowali robotnicy, o ziemi — chłopi, a o lotnictwie — piloci. Na tym polega nasz demokratyczny ustrój.

Mjr JERZY LESZEK

TO co było złego w lotnictwie, nie jest wyłącznie winą LPŻ, lecz systemu jaki panował. O produkcji starych typów nie decydował LPŻ, a PKPG lub Sztab Generalny. Projekt odłączenia się od LPŻ należy rozważnie rozpatrzyć. Należy też rozpatrzyć czy dla reorganizacji potrzebny jest okres przejściowy i jak on ma wyglądać. Trzeba zadbać o to, aby reorganizacja nie przyniosła niepotrzebnych strat...

Mgr inż. MARIAN WIŚNIEWSKI
KIEROWNIK TECHNICZNY SZD

UWAŻAM, że nastąpić winno możliwie jak najszybciej powołanie kierowniczego organu doradczego na szczeblu rządowym, w którego skład wchodziliby przedstawiciele lotnictwa wojskowego, cywilnego, sportowego i producenci. Ogólne zadania: koordynacja wszelkich poczynań lotnictwa polskiego, przywrócenie kierowniczej roli A.R.P. poprzez aktyw społeczny aeroklubów, nadrobienie zaległości na polu polskiej myśli konstrukcyjnej, a szczególnie samolotowej, wprowadzenie samorządów robotniczych w zakładach produkcyjnych sprzętu lotniczego. Następnie, wciągnięcie do latania sportowego jak największej ilości pracowników lotnictwa, przywrócenie pełnego prawa obywatelstwa turystyce lotniczej, zorganizowanie przy minimalnych kosztach wypraw badawczych, na przykład fali tatrzańskiej, zorganizowanie tak zwanych unifikacyjnych kursów wyszkoleniowych, częściowo lub całkowicie pokrywających przez uczestników; w czasie urlopów wielu pilotów chętnie by reflektowało na takie kursy.

Należy zlikwidować „białe rękawiczki" przez wprowadzenie obowiązkowych technicznych zajęć w aeroklubach. Wyjść na forum międzynarodowe z odpowiednim sprzętem i poziomem wyszkolenia w zakresie akrobacji lotniczej. Wprowadzić porządek do polskiego prawa lotniczego.

Mgr inż. ZBIGNIEW BRACHACKI
KONSTRUKTOR SZD

ODDZIELIĆ szkolenie dla wojska od szkolenia i treningu sportowego. Dla kandydatów chcących uzyskać wyszkolenie lotnicze (poza potrzebami wojska) proponuję odpłatność w przypadku trudności finansowych państwa, nie mogącego pokrywać kosztów nauki pilotażu ze swych funduszów. Uważam, że piloci sportowi powinni odpracowywać pewną ilość godzin warsztatowych w zimie przy konserwacji i remoncie sprzętu; tym samym wzrośnie jego poszanowanie oraz zmniejszą się koszty własne aeroklubu. Umożliwi to również lepsze wyrobienie obywatelskie sportowców lotniczych.

Piloci zagraniczni — gdy z nimi rozmawiałem — wyrażali wielkie zdziwienie, że u nas nie ma godzin warsztatowych.

Należy bezwzględnie zmniejszyć ilość etatów administracyjnych w aeroklubach, a personel techniczny przyjmować w mniejszej ilości, lecz o wysokich kwalifikacjach.

Jak najprędzej przywrócić statutowe prawa i kierowniczą rolę w lotnictwie sportowym Aeroklubowi Rzeczypospolitej Polskiej.

ABY ZABEZPIECZYĆ LEPSZY ROZWÓJ SPORTU LOTNICZEGO

(Referat wygłoszony na krajowej naradzie aktywu lotniczego w dniu 6.XI.56 r. w Warszawie)

EDMUND STANIEWSKI, mjr

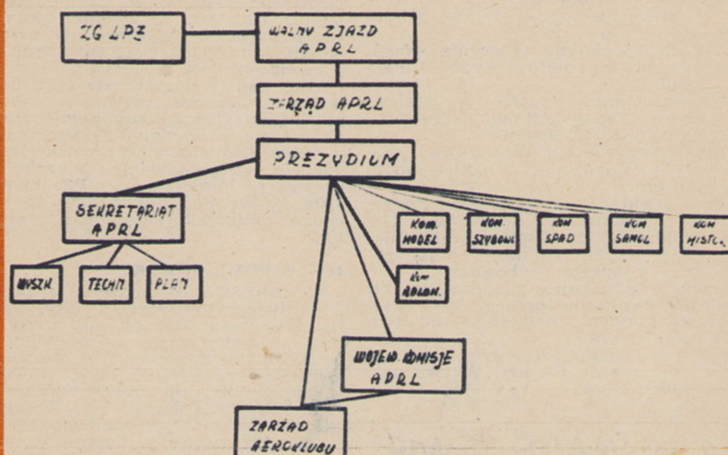
Po głębokich przeżyciach, w jakie brzemienny był okres obrad VIII Plenum naszej Partii, cały naród bierze się do energicznej pracy dla naprawienia błędów i wypaczeń ubiegłego okresu.

Naszym obowiązkiem jest zastanowić się jak zabezpieczyć lepszy rozwój sportu lotniczego. Jest rzeczą jasną, że droga prowadzić powinna przez coraz szerszą demokratyzację i decentralizację kierowania — od aeroklubu począwszy, a na centralnym kierownictwie kończąc.

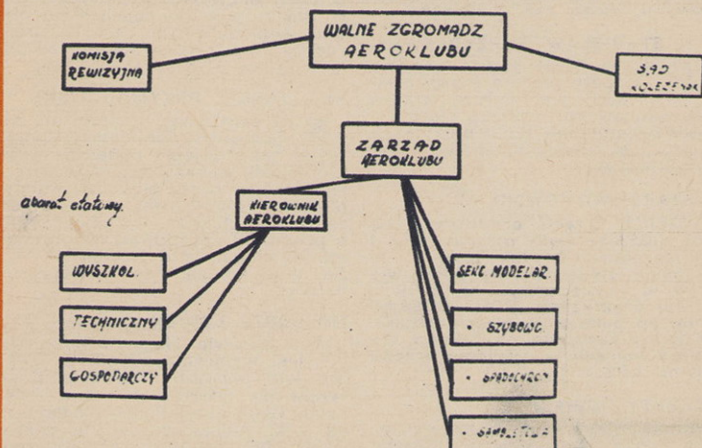
Mija dwa lata jak powołaliśmy do życia rady aeroklubów i rady centralne. Oceniając z perspktywy czasu ich działalność, można stwierdzić, że droga obrana przez nas była słuszna. W wielu aeroklubach rady społeczne rozwinęły dobrą pracę i wykazały pełną dojrzałość do rządzenia aeroklubami. Są także rady, które nie wykazują dostatecznej inicjatywy, oglądają się na aparat etatowy, przyjmując bezkrytycznie jego działalność.

Choć stan ten ulega poprawie, to jednak istniejące ustawienie organizacyjne zarówno aeroklubów jak i centralnego kierownictwa, szereg nie rozwiązanych kwestii, nadmierna centralizacja, brak demokratyzmu stanowią hamulec, który nie gwarantuje coraz lepszego i szerszego rozwoju sportu lotniczego w naszym kraju.

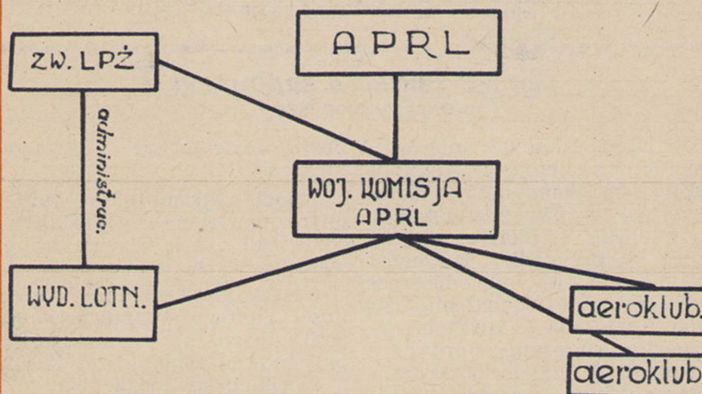
Zanim przedstawię propozycje organizacyjne, uważam za celowe postawienie — jako kwestii podstawowej — sprawy członkostwa w aeroklubie. Jak wiemy, na skutek błędnej i fałszywej polityki w minionym okresie odsunięto od pracy społecznej i zawodowej wielu cennych pilotów i działaczy. Część działaczy nie mając odpowiedniego klimatu — przyjemnej atmosfery — sama odeszła. I wreszcie aerokluby, w pogoni za aktywnością wszystkich członków i wykonaniem planów, poprzez sporządzanie list tzw. martwych dusz dokonały reszty. A jak wygląda sprawa członkostwa od strony statutu LPŻ? Otóż statut mówi zupełnie wyraźnie, że członkiem organizacji może być każdy obywatel płacący składki i biorący udział w pracach organizacji.



STRUKTURA ORGANIZACYJNA LOTNICTWA SPORTOWEGO W POLSCE



STRUKTURA ORGANIZACYJNA AEROKLUBÓW



SCHEMAT WOJ. KOMISJI APRL

Nie trzeba podkreślać chyba, że formy tej pracy mogą być różne. Precyzując myśl, uważamy, że do aeroklubu może należeć każdy miłośnik lotnictwa (a nie tylko aktywnie latający pilot lub skaczący spadochroniarz), który chce mu pomóc w jego rozwoju. W związku z takim postawieniem sprawy, konieczne jest umożliwienie powrotu do lotnictwa wszystkim uprzednio od niego odsuniętym, a więc ogłoszenie powszechnej rehabilitacji, skończenie z biurokratyczną formą pracy Głównej Komisji Weryfikacyjnej, a upoważnienie Zarządów Aeroklubów do rozpatrywania podań o zezwolenie na latanie zgodnie z ogólną polityką przydatności danego członka klubu:

— dla spraw obronności kraju jako przedpoborowego lub rezerwisty,

— dla spraw samego aeroklubu jako instruktora lub zawodnika.

Tego rodzaju postawienie sprawy członkostwa jest niezbędnym warunkiem realizacji dalszych zagadnień. Podstawowym ogniwem naszej działalności (poza modelarstwem) jest aeroklub i dlatego od aeroklubu, od jego ustawienia zależy całe nasze lotnictwo sportowe. W dotychczasowym ustawieniu organizacyjnym wybieralny aktyw społeczny w aeroklubach miał tylko głos doradczy, a decyzja należała do kierownictwa etatowego. Rezultaty takiego ustawienia przyczyniły się do zbiurokratyzowania aparatu etatowego i zniechęcenia aktywu społecznego, a w konsekwencji do hamowania rozwoju aeroklubu.

Uważamy, że najsłuszniejsze jest odwrócenie tego stosunku poprzez powołanie do życia Zarządów Aeroklubów, jako właściwych gospodarzy aeroklubu na okres swej kadencji. Kierownik aeroklubu byłby, na wzór projektu statutu samorządu robotniczego, zatwierdzany na wniosek i za zgodą Zarządu Aeroklubu. Analogicznie — byłby odwoływany. W ten sposób gospodarzem aeroklubu stanie się ciało kolegialne z prawem podejmowania uchwał obowiązujących cały personel etatowy z kierownikiem włącznie i odpowiedzialne za całokształt realizacji zadań i jego gospodarkę. Kierownik aeroklubu byłby odpowiedzialny przed Zarządem Aeroklubu i władzami za majątek, gospodarkę, realizację zadań i bezpieczeństwo lotów.

Czy istnieją już obecnie warunki dla usamodzielnienia aeroklubów, a jeśli nie, to co trzeba, aby tak było? Naszym zdaniem dla samodzielności aeroklubów potrzebne są: plany zadań, plany etatów, plany finansowe, plany zaopatrzenia, stałe przydziały sprzętu.

Jednakże same plany nie wystarczą, choć większość ich jest dla klubów przygotowana.

Największą dotychczasową bolączką były dwie sprawy, a mianowicie: pieniądze i zaopatrzenie materiałowe. Aby Zarząd Aeroklubu nie był fikcją, musi dysponować środkami finansowymi i zaopatrzeniem. W projekcie etatów na rok 1957 (w ramach etatów lotnictwa) stworzyliśmy dla każdego aeroklubu etat pracownika finansowego — głównego księgowego aeroklubu i uważamy, że aerokluby powinny otrzymywać środki finansowe bezpośrednio z centrali oraz wszelkie wpływy uzyskane przez aeroklub powinny pozostać w aeroklubie do jego dyspozycji. W ramach swoich uprawnień Zarząd Aeroklubu będzie mógł zawierać transakcje i zakupować materiały.

Utworzenie Zarządu Aeroklubu odbyłoby się drogą wyborów na walnym zebraniu aeroklubu. Na tymże zebraniu powoływanoby także Komisję Rewizyjną i Sąd Koleżeński. Pracownicy aeroklubu mają prawo brać udział w wyborach i być wybrani do władz klubu, z wyjątkiem dublowania swoich etatowych stanowisk, np. księgowy nie mógłby być jednocześnie skarbnikiem klubu lub kierownik — jednocześnie prezesem aeroklubu.

Plany pracy aeroklubów, subwencjonowane środkami państwowymi, muszą być wykonane i Zarząd Aeroklubu będzie zobowiązany do wyliczenia się rzeczową działalnością ze zużycia tych środków. Osiągnięte oszczędności oraz nagromadzone dochody własne Zarząd Aeroklubu ma prawo przeznaczyć na rozwój działalności klubu. Dla opracowania wszystkich zagadnień związanych z takim ustawieniem klubów konieczne jest opracowanie regulaminu klubu. Jest nasza propozycja, aby dzisiejsze zebranie powołało komisję regulaminową, która zajęłaby się tym zagadnieniem.

Niewątpliwie wszystkich interesuje sprawa stosunku aeroklubów do Zarządów Wojewódzkich LPŻ. Projektujemy stworzenie przy ZW LPŻ wydziałów lotniczych oraz komisji sportowych APRL, złożonych z najaktywniejszych działaczy lotnictwa, z uprawnieniem koordynowania i kierowania całokształtem zagadnień lotniczych na terenie danego województwa. Sprawa ta wyda się jaśniejsza po przedstawieniu projektu samej góry. Najistotniejszym argumentem jednak są nasze założenia objęte uchwałą Prezydium ZG LPŻ z dnia 8.X.56 r. o zwiększeniu ilości ośrodków do liczby 80 do roku 1960. Już dziś jest niemożliwością kierowanie wszystkimi sprawami aeroklubów ze szczebla centralnego, a przy dalszym ich rozwoju byłoby to szkodliwym centralizmem. Komisja na szczeblu wojewódzkim ma ogromne znaczenie dla modelarstwa lotniczego, które prowadzi działalność w dużej mierze poza aeroklubami, a także nie jest bez znaczenia dla prawidłowej dyslokacji nowopowstających aeroklubów i innych spraw związanych ze specyfiką danego województwa. Opracowaniem regulaminu dla wojewódzkich komisji APRL zajęłaby się w/w komisja.

Na szczeblu centralnym proponujemy reaktywować APRL z rozszerzonym zakresem działalności obejmującym propagandę, szkolenie i sport lotniczy. Jak z tego wynika, zakres działalności APRL bedzie szerszy niż był przed wojna. Aparatem wykonawczym byłby dotychczasowy aparat etatowy pionu lotniczego. Sprowadza się to do stwierdzenia, że APRL byłby najwyższą władzą lotnictwa sportowego, dysponującą funduszami, sprzętem i kierującą drogą uchwał rozwojem lotnictwa sportowego.

Struktura APRL przedstawiałaby się następująco: Najwyższą władzą byłby Walny Zjazd APRL, który wyłoniłby Zarząd APRL. Prezydium APRL na roboczo pomiędzy posiedzeniami zarządu kierowałoby pracą komisji i aparatu etatowego. Koordynatorem i kierownikiem pracy biura byłby Sekretarz Generalny APRL.

APRL prowadziłby pracę poprzez komisje, w składzie 15 ludzi każda, na zebraniach delegatów wszystkich aeroklubów. W ten sposób dotychczasowe rady przekształciłyby się w komisje APRL. Z dotychczasowego stanu rzeczy wynika, że już pracowałyby następujące komisje: modelarska, szybowcowa, spadochronowa, samolotowa, balonowa, historyczna. Według projektów aktywu zachodziłaby konieczność utworzenia następujących komisji: propagandowej (obejmującej sekcje: propagandy, sprawozdawców lotniczych i wydawnictw lotniczych) oraz komisji lekarskiej i sportowej. Prezydia komisji tworzyłyby autorytatywne ciała ściśle współpracujące z aparatem wykonawczym.

Oczywiście wymaga tu wyjaśnienia stosunek LPŻ i APRL. Sądząc z wymiany poglądów z szeregiem aktywistów, nie ma konieczności odrywania APRL od LPŻ, jeżeli APRL będzie rzeczywiście ciałem społecznym praktycznie kierującym ruchem i rozwojem lotnictwa sportowego. Ze swej działalności APRL rozliczałby się przed ZG LPŻ. Wydaje się jednak, że powiązanie z masową działalnością wymaga większego niż dotychczas udziału przedstawicieli lotnictwa sportowego we władzach organizacji (stan zaledwie kilku przedstawicieli lotnictwa we władzach organizacji nie jest do utrzymania na dalszą metę). O ile trudności te dadzą się rozwiązać bez Zjazdu Organizacji, to bardzo dobrze, w przeciwnym razie konieczne byłoby zwołanie zjazdu, na którym nie według klucza ilościowego, a zupełnie innego, następowałyby wybory nowych władz LPŻ.

Z kolei chcielibyśmy przedstawić projektowany harmonogram przeprowadzenia reorganizacji w przypadku zaakceptowania przedstawionej koncepcji:

1) opracowanie regulaminów aeroklubów, komisji woj. APRL i komisji APRL — 30.XI.56 r.

2) zwołanie ogólnopolskiej narady w zwycięskim aeroklubie we współzawodnictwie za 1956 r. — 20.XI.56 r.,

3) przeprowadzenie wyborów w aeroklubach — styczeń 1957 r.,

4) przeprowadzenie wyborów do władz APRL i komisji — luty 1957 r.

Ponieważ dzisiejsze zebranie jest rozszerzonym posiedzeniem Zarządu APRL, uchwała tego zebrania stanowić będzie podstawę do realizowania uchwalonych postanowień, po zaakceptowaniu ich przez Plenum ZG LPŻ.

Na szlakach światowych towarzystw lotniczych



Rok 1919: Samolot De Havilland DH-9, pierwszy „Latający Holender" kursujący na linii Amsterdam — Londyn.

Latający Holender

4 listopada br. wystartował z lotniska na Okęciu samolot „Super Constellation" udając się w długą podróż do Melbourne. Na pokładzie samolotu znajdowała się kilkudziesięcioosobowa ekipa polskich reprezentantów na XVI Igrzyska Olimpijskie. Trasa lotu wiodła przez Pragę, Rzym, Chartum, Karachi, Bangkok, Manillę do Port Darwin, który był ostatnim przystankiem przed Melbourne. Najkrótszym etapem podróży był odcinek Warszawa — Rzym, który przebyto w ciągu 4 godzin, najdłuższy zaś etap (8 i pół godziny) przebyli olimpijczycy z Karachi do Bangkoku. Korzystając z tej okazji zamieszczamy poniżej artykuł, poświęcony rozwojowi i działalności jednego z największych towarzystw lotniczych świata jakim jest KLM. (red.)

NA szerokiej płaszczyźnie osuszonych moczarów, które Holendrzy wyrywali morzu w ciągu wieków, jest kilka hektarów ziemi niedaleko Amsterdamu, na których rozpościera się wielkie międzynarodowe lotnisko Schiphol. Na lotnisku tym startują lub lądują co kilka minut samoloty KLM (Holenderskie Linie Lotnicze), względnie innych towarzystw lotniczych utrzymujących łączność z Amsterdamem.

Z tego to lotniska w dniu 17 maja 1920 roku wystartował pierwszy samolot otwierający pierwszą linię lotniczą na świecie: Amsterdam — Londyn. Co prawda KLM zostało utworzone już 7 października 1919 r. przez holenderskie instytucje bankowe i przedsiębiorstwa handlowe, ale był to jeszcze okres powolnego rozwoju lotnictwa cywilnego. Obecnie linia Amsterdam — Londyn jest nadal obsługiwana i należy do najstarszych linii tego towarzystwa. W dobie obecnej samoloty, które latały wówczas na tej linii, nadawałyby się raczej do muzeum. Były to samoloty typu De Havilland DH-9. Posiadały one dwa miejsca niczym nie przypominające wygodnych miękkich foteli dzisiejszych nowoczesnych samolotów. Był to właśnie popularny tzw. „Latający Holender". Przez następne kilka lat towarzystwo to nie przejawiało specjalnej działalności poza utrzymywaniem wyżej wspomnianego połączenia, tak ważnego wówczas dla Holandii. Morze Północne, które kiedyś zagrażało Holandii i było przeszkodą w szybkiej komunikacji pomiędzy Anglią a kontynentem, stało się wówczas warunkiem życia tego kraju.

Od 1930 r. KLM rozszerza swoją sieć lotniczą, otwierając nowe połączenie: Amsterdam — Djakarta, które łączy europejską sieć KLM z siecią w Indonezji. Następnie linia ta została rozszerzona na Antyle Holenderskie.

Do wybuchu drugiej wojny światowej długość linii lotniczych KLM wynosiła 28 000 km. Samoloty tego towarzystwa utrzymywały łączność z 61 miastami 29 krajów. Już w roku 1939 przewozy dokonywane przez samoloty KLM wynosiły 8 milionów tono/km, na co składało się 142 000 pasażerów, ponad 2 000 ton frachtu i 905 ton poczty. Park maszynowy tego towarzystwa wynosił w tym okresie 51 samolotów. W rok po wojnie KLM zakupuje nowe samoloty i otwiera nowe linie lotnicze: do Curacaco, Paramaribo, Batawii i Nowego Yorku.

Dla Holandii połączenie powietrzne z Indonezją było zawsze rzeczą wielkiej wagi. Historia tych linii datuje się od pierwszych dni lotnictwa handlowego. Już w 1924 r. kilku młodych Holendrów zdecydowało się na raid powietrzny liczący 14 000 km, poprzez łańcuchy górskie, dżungle i pustynie, na jednosilnikowym samolocie typu „Fokker". Przebyli oni tę przestrzeń bez żadnych pomocy nawigacyjnych — jak dane meteorologiczne, łączność radiowa itp. Nazwiska dwóch pilotów Van Der Hoopa i Van Weerden Poelmana są tak popularne w Holandii niemal jak nazwiska Tasmana i Barentsa — żeglarzy XVI w. Po pierwszym locie nastąpiły loty próbne, a później wytyczono już regularną linię Amsterdam — Batawia.

Po wojnie wzmagająca się konkurencja na szlakach lotniczych zmusza poszczególne towarzystwa lotnicze do coraz sprawniejszej obsługi i zapewnienia wygodnych przelotów. KLM również odnawia swój park maszynowy, wprowadzając samoloty „Convair-340", „Douglas" DC-6, DC6-B, DC7-C, „Constellation L-749A", „Super Constellation" itp. Prędkość tych samolotów mieści się w granicach 483 km/h do 540 km/h. Ciężar użyteczny — od 4 100 kG do 7 800 kG. Całkowity ciężar w locie tych samolotów określa się w granicach od 19 285 kG do 63 106 kG. Niezależnie od wymienionych typów samolotów KLM posiada również samoloty mniejsze oraz specjalne samoloty towarowe.

Wprowadzenie nowych typów samolotów, przy dostatecznie dobrym ich wykorzystaniu, przyczyniło się znacznie do podniesienia rentowności przedsiębiorstwa i zachęciło KLM do uruchomienia nowych linii do Płd. Afryki i Ameryki oraz Kanady, a w następnych latach do Tokio, Sydney, Meksyku i Gwinei Holenderskiej.

Stały i systematyczny rozwój holenderskich linii lotniczych stworzył z KLM olbrzymie towarzystwo lotnicze, zajmujące 8 miejsce w świecie pod względem przewozu towarów w tono/km, a trzecie jako największa firma przewozowa świata.

KLM równie mocno jak i inne towarzystwa lotnicze interesują szlaki lotnicze na wschód. Jako wyraz tych dążeń należy uważać już otwarte linie Amsterdam — Warszawa, Amsterdam — Kair przez Sofię oraz Amsterdam — Stambuł przez Budapeszt.

Sprężystość działania tego przedsiębiorstwa, wyprzedzanie innych w uruchamianiu linii i stałe powiększanie przewozów — daje towarzystwu duże dochody.

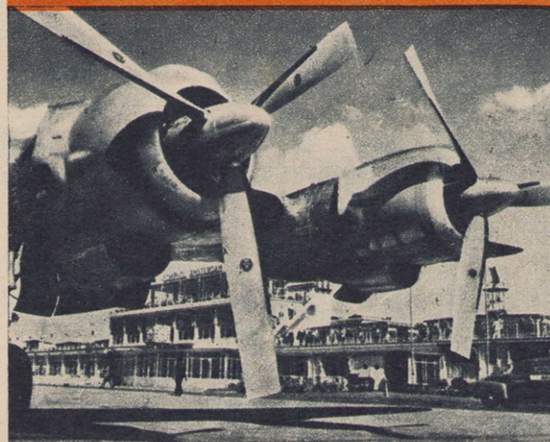
Rok 1955 zamykał działalność KLM-u liczbą 236 000 km linii lotniczych, obsługą 104 miast w 68 krajach, przewozem 723 tysięcy pasażerów, ponad 20 000 ton frachtu i przeszło 2 000 ton poczty. Stan samolotów wynosił 81 egzemplarzy.

W komunikacji lotniczej poszczególne towarzystwa lotnicze dają pasażerom bezpłatne posiłki w czasie lotu. KLM i w tym przypadku niczym nie ustępuje innym. Posiada ona własną centralną kuchnię, wyposażoną w najnowocześniejsze urządzenia. Kuchnia ta przygotowuje w ciągu miesiąca 16 000 posiłków, które są zamrażane w chłodni i podgrzewane podczas lotu w samolocie. Posiłki te różnią się w zależności od tego, na jakiej linii są podawane i co większość pasażerów na tej linii spożywa. Matki również nie mają kłopotu ze swymi dziećmi podczas lotu. Otrzymują one w miarę potrzeby pieluszki, a nawet... nocniczki. Mężczyźni zaś — elektryczne maszynki do golenia. Pasażerowie czują się w samolocie jak w domu.

CZESŁAW SOLNICKI



Jednym z typów samolotów pasażerskich, używanych przez towarzystwo KLM na dalekich trasach, jest nowoczesny czterosilnikowy „Super-Constellation". Na zdjęciu: „Super-Constellation" linii KLM startuje z lotniska w USA.



W porcie lotniczym Amsterdamu: Przed budynkiem portowym stoi gotowy do lotu „Super-Constellation".



Urocza stewardessa pieczołowicie opiekuje się w czasie podróży małymi pasażerami. Do ich dyspozycji są zabawki i książeczki.

Balon na usługach Międzynarodowego Roku Geofizycznego?

Inż. ZBIGNIEW BURZYŃSKI

DUŻO mamy ludzi, wyróżniających się oryginalnością i śmiałością pomysłów. Jednym z nich jest Jan St. Górak z Chrzanowa. Z okazji Międzynarodowego Roku Geofizycznego zgłasza on następujący pomysł, wydaje się, że godny uwagi: wielki balon wolny, o odpowiednim kształcie i konstrukcji szkieletowej, mógłby unosić się w troposferze przez dowolnie długi okres czasu (latami), gdyby był zaopatrywany z powietrza śmigłowcami, między innymi również w gaz nośny. Celem byłoby tutaj dokonywanie badań meteorologicznych i fizyki atmosfery. Statek swój J. St. Górak nazwał „Satelitonem".

Pomysł jest śmiały. Byłoby zadaniem fachowców wykorzystać go i dążyć do zrealizowania. Zważywszy, jak cenne i potrzebne są dla gospodarki i życia codziennego badania ruchów atmosfery oraz badania warunków decydujących o stanach pogody, należy przyjąć, że koncepcja balonu wolnego unoszącego się w atmosferze w ciągu np. roku byłaby i realna i ze wszech miar interesująca, ze względu na możliwość ciągłości badań naukowych w tych warunkach, przy stosunkowo małych kosztach eksploatacyjnych i nieskomplikowanej konstrukcji, jeżeliby oprzeć realizację pomysłu J. St. Góraka na następujących założeniach wstępnych:

Mógłby to być mianowicie balon wolny o pojemności około 1 000 000 m³ helu, w kształcie elipsoidu, konstrukcji szkieletowej i o ciężarze użytecznym 40 do 50 000 kG na wysokości 12 000 m. Jeżeli do budowy szkieletu i powłok zastosowanoby najnowsze, lekkie i dostatecznie wytrzymałe tworzywa — do wystartowania wystarczyłoby może napełnienie balonu tylko 250 000 m³ helu, czyli ilością niewiele większą od pojemności wielkich sterowców z lat 1935/37. Zamiast balastu, jak w zwykłym balonie wolnym, utrzymywanie się w powietrzu zapewniała by energia elektryczna uzyskiwana za pośrednictwem zwierciadeł i wymienników półprzewodnikowych z cieplnego promieniowania słonecznego i gromadzona w akumulatorach. Zapas tej energii miałby wystarczać na ogrzewanie gazu nośnego przy zachodzącym słońcu i w nocy oraz na wyrównywanie strat siły nośnej gazu wskutek dyfuzji, jak również na potrzeby pomocnicze.

Moim zdaniem — zasadniczym obszarem działania balonu, ze względu na brak zachmurzenia oraz wielką intensywność promieniowania słonecznego byłaby stratosfera. Tematem badań natomiast byłyby: meteorologia najszerzej pojęta, heliofizyka i promieniowanie kosmiczne. Zakres obserwacji naukowych można by powiększyć opuszczając dowolnej długości linę z zawieszonymi na różnych wysokościach przyrządami rejestrującymi. Obszerne pomieszczenia załogi i obserwatorów naukowych byłyby klimatyzowane.

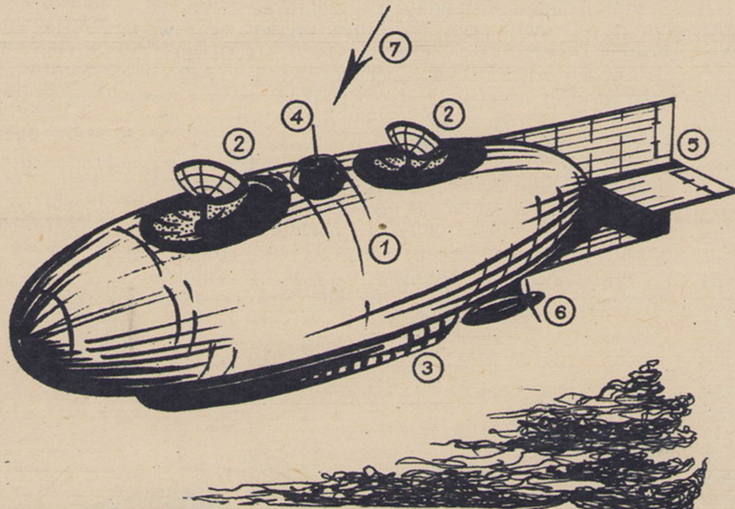
Gdyby bilans czerpania przez zwierciadła energii słonecznej, zamiany jej przez półprzewodniki na energię elektryczną, gromadzenia tej ostatniej w akumulatorach i wyzwalania jej w miarę potrzeb nawigacyjnych był wystarczający do utrzymania takiego balonu w powietrzu w ciągu doby w obszarach między kołem podbiegunowym północnym a południowym również i w sezonach zimowych, przy dłuższej nocy od dnia — wtedy mógłby się on unosić w powietrzu również przez okres czasu uzależniony jedynie od stopnia przenikania helu i powietrza przez powłokę, zużycia żywności i wody przez załogę, zużycia elektrolitów akumulatorowych i smarów do silników pomocniczych (elektrycznych). W pewnych fazach lotu, mianowicie przy braku zachmurzenia, balon mógłby zejść do troposfery w celu zaopatrzenia go przez śmigłowce w żywność i wodę jak to przewiduje J. St. Górak. Natomiast zaopatrywanie z powietrza w gaz nośny wydaje się nierealne (chyba może ze specjalnego sterowca) i dlatego sądzę, że mogłaby być mowa jedynie o rocznym okresie nawigacji.

Gdyby zaś bilans energetyczny okazał się bardzo korzystny, balon mógłby zagłębić się w obszary nadbiegunowe i przebyć noc polarną z niosącym go wiatrem, badając prądy powietrza na wysokościach powiedzmy od 1 000 m do 12 000 m.

Balon taki musiałby więc lądować np. po roku, w celu zmiany załogi i regeneracji helu (być może, że częściowa regeneracja helu byłaby możliwa również w okresie nawigacji); musiałby zatem posiadać stery i silniki zapewniające prędkość własną około 60 km/h dla doprowadzenia statku w okolice portu macierzystego i dokonanie lądowania, analogicznie do morskich statków żaglowych. Port zaś musiałby być prawdopodobnie lądowo-wodny i umiejscowiony w obszarach o najłagodniejszym klimacie.

Warunki fizjologiczne i techniczne tak długotrwałego lotu stanowiłyby również pod wieloma względami studium dla przyszłych lotów międzyplanetarnych.

Niewątpliwie budowa statku tych rozmiarów nastręczałaby nie mało trudności i w naszych warunkach musiałaby być oparta o współpracę międzynarodową. Za projektem przemawiałyby z jednej strony korzyści wynikające ze stałości bezpośrednich badań atmosfery, z drugiej zaś — małe wymagania wytrzymałościowe, lekkość konstrukcji statku pojętego jako balon wolny. Byłoby rzeczą niezmiernie interesującą usłyszeć zdanie naszych uczonych (w szczególności Komisji Wypraw Roku Geofizycznego PAN) na temat celowości takiego przedsięwzięcia.



SATELITON: 1. Korpus szkieletowy zawierający komory z gazem nośnym. 2. Nastawialne zwierciadła skupiające energię słoneczną. 3. Kilkupokładowa klimatyzowana gondola dla załogi i naukowców. 4. Kopuła obserwacyjna. 5. Stateczniki i stery. 6. Silniki pomocnicze. 7. Kierunek padania promieni słonecznych. Długość satelitonu — około 350 m.

Rys. J. M. WOJCIECHOWSKI

Śmigłowiec na nartach



Większość śmigłowców na świecie lata z podwoziem kołowym. Innymi popularnymi odmianami podwozia śmigłowcowego są płozy rurowe lub pontony. Te ostatnie umożliwiają lądowanie śmigłowców zarówno na lądzie jak i na wodzie.

Dla umożliwienia śmigłowcom wykonywania startów i lądowań na śniegu, sypkim piasku i na trzęsawiskach amerykańska firma Kaman opracowała tzw. „łapy niedźwiedzia", czyli specjalne krótkie narty mocowane do kół normalnego podwozia. „Łapy" te zdały już podobno egzamin praktycznego zastosowania z wynikiem pozytywnym.

(RW).

„Latający kwadrat"

Poszukiwanie najkorzystniejszego układu konstrukcyjnego śmigłowców trwa nieprzerwanie. Wielu konstruktorów jest zdania, że najpopularniejsze obecnie układy — jednowirnikowy ze śmigłem ogonowym i dwuwirnikowy tandem — dalekie są od doskonałości, zwłaszcza w zastosowaniu do maszyn bardzo ciężkich. Niezrażeni trudnościami konstruktorzy badają układy odbiegające od wymienionych dwóch (już w pewnym sensie klasycznych), m. in. układy wielowirnikowe.

W ostatnim czasie prasa zachodnia przyniosła wiadomości o pierwszych lotach eksperymentalnego śmigłowca zbudowanego w układzie 4-wirnikowym, z wirnikami rozstawionymi w kwadrat. Twórcą jego jest Amerykanin David H. Kaplan.

Reprodukowane obok fotografie pozwalają zorientować się jak wygląda nowy śmigłowiec. Trudno powiedzieć, by ta dość dziwnie wyglądająca maszyna budziła zaufanie. Układ jej jednak ma podobno wiele zalet. Oto ich wykaz:

1) Przy zastosowaniu do śmigłowców bardzo ciężkich, system czterech wirników wytworzy potrzebny ciąg przy mniejszym ciężarze układu nośnego niż duży wirnik pojedyńczy. Małe wirniki będą prostsze i tańsze w produkcji.
2) Ze względu na sterowanie zmianą wielkości ciągów poszczególnych wirników zbyteczne jest stosowanie tarczy sterującej. Głowica każdego wirnika staje się bardzo prosta.
3) Wysięgniki wirników mogą zawierać jednostkę napędową i zbiorniki, co przyczyni się do doskonałego wykorzystania środkowego kadłuba.
4) Prędkość obrotowa każdego wirnika będzie stosunkowo wysoka. Przyczyni się to do zmniejszenia amplitudy drgań łopat jak i do małego ciężaru przekładni redukujących prędkość obrotową silnika.
5) Układ 4-wirnikowy pozwoli zastosować do napędu śmigłowca 4 silniki, co znacznie podniesie bezpieczeństwo lotu.

Do powyższych zalet dodać jeszcze należy większą „tolerancyjność" śmigłowca na wędrówkę środka ciężkości.

A wady układu nowego śmigłowca? O wadach prasa zachodnia milczy. Wydaje się jednak, że wady te istnieją. Na świecie zbudowano już tyle śmigłowców wielowirnikowych, że mniej więcej wiadomo czego się od nich można spodziewać. Z całą pewnością przy „latającym kwadracie" wystąpić mogą kłopoty z synchronizacją wirników i z drganiami rezonansowymi wysięgników.

Śmigłowiec doświadczalny napędzany jest dwoma silnikami Continental o mocy 90 KM każdy. Średnica każdego wirnika wynosi 5,9 m. Cięciwa łopat — 21,5 m. Na łopatach zastosowany jest profil symetryczny NACA 0015. Obciążenie tarcz wirnika wynosi 10,2 kG/m².

(RW).



Sport lotniczy Szwajcarii w liczbach

NA plenarnym zebraniu Aeroklubu Szwajcarii podane zostały do wiadomości następujące dane statystyczne dotyczące rozwoju sportu lotniczego w tym kraju.

Szwajcarskie lotnictwo sportowe liczy obecnie 30 sekcji terenowych, obejmujących 34 grupy samolotowe, 40 grup szybowcowych, 66 grup modelarskich oraz 3 grupy balonowe.

Ilość członków aeroklubu w poszczególnych latach wynosiła:

Członków czynnych	1952	1953	1954	1955
„Duże" lotnictwo	4 449	4 321	4 430	4 685
Modelarzy wyczynowych	—	73	94	87
Modelarzy juniorów	162	114	158	192
Razem	4 611	4 508	4 682	4 964
Modelarzy seniorów i juniorów (poza sportem)	951	883	858	1 043
Razem członków	5 562	5 391	5 540	6 007

Sport samolotowy	1952	1953	1954	1955
Ilość lotów	90 825	141 316	167 032	184 732
Ilość wylatanych godzin	21 688	22 811	27 213	34 545
Ilość samolotów z silnikami o mocy poniżej 200 KM	388	374	404	445

Szybownictwo	1952	1953	1954	1955
Ilość lotów	13 950	16 932	15 896	23 950
Ilość wylatanych godzin	4 085	4 383	5 760	6 573
Przeciętny czas lotu	17'34"	15'31"	21'44"	16'06"
Ilość przelecianych km	11 000	14 000	12 000	15 000
Ilość srebrnych odznak	22	17	28	32
Ilość szybowców	171	171	166	169
Ilość szkolonych pilotów szybowcowych i samolotowych	512	602	794	1 095
Ilość wydanych licencji sportowych (samolotowych)	203	309	381	443
szybowcowych	56	61	55	70
Ilość pilotów z licencją zawodową (samolotową)	1 325	1 529	1 837	1 973
szybowcową	382	415	419	449

Obrady plenarne Aeroklubu Szwajcarii wykazały, że modelarstwo w tym kraju jest bardzo popularne i propagowane w szkołach, gdzie jest przyjmowane chętnie i szeroko. Ubolewa się natomiast nad słabym rozwojem szybownictwa. Ilość posiadanego sprzętu zmniejszyła się obecnie w porównaniu z rokiem 1952. Lata się tam jeszcze na szybowcach niemieckich takich jak „Gö-4", „Olimpia" itp., czyli na sprzęcie, który nieraz liczy już ponad 15 lat. (E. A.).

Nimonic „100"

Zakłady Henry Wiggin Co. w Birmingham (Anglia) wyprodukowały nowy rodzaj stopu niklowego — Nimonic „100", opracowany przez laboratorium Mond Nickel Co.

Nimonic „100" może być używany do pracy w temperaturach o 30°C wyższych w porównaniu z innymi stopami tej grupy. Nimonic „100" dostarczany jest odbiorcom w postaci prętów. W niżej podanej tabelce widzimy jak w wyniku kilku lat doświadczeń uzyskano znaczny wzrost temperatury granicznej stopów Nimonic.

Stop	Temperatura przy której obciążenie 8 kG/mm² w czasie 100 h powoduje zerwanie próbki
Nimonic 80A	870°C
Nimonic 90	900°C
Nimonic 95	925°C
Nimonic 100	950°C

Telewizja w służbie lotnictwa

Najmniejsza kamera telewizyjna świata zastosowana została ostatnio do prób w locie samolotów Lockheed. Kamera ta ma długość zaledwie 127 cm, a przekrój jej jest kwadratem o boku 5 cm. Służy ona do studiowania opływów powietrza uwidacznianych przyklejanymi do powierzchni samolotu nićmi wełnianymi, obserwowania pracy różnych mechanizmów i sterów itd. Obraz zdjęty obiektywem tej kamery (ważącej zaledwie 0,7 kG) przekazywany jest na duży (70x70 cm) ekran odbiornika znajdującego się we wnętrzu badanego samolotu. Zasilanie zarówno kamery nadawczej jak i odbiornika odbywa się z normalnej sieci elektrycznej samolotu.

(RW).

ŚMIGŁOWIEC Mi-3

ZSRR

ŚMIGŁOWIEC Mi-3 jest dalszym udoskonaleniem dobrze znanego w świecie śmigłowca Mi-1 konstrukcji dr. Michaiła L. Mila. Celem prac, które doprowadziły do zbudowania Mi-3, było dążenie do podwyższenia osiągów, które w Mi-1 częściowo były ograniczane występowaniem odrywania strug i drganiami (np. prędkość maksymalna lub wysokość lotu), do uczynienia śmigłowca maszyną rzeczywiście uniwersalną, do powiększenia wygody pasażerów i pilota, a wreszcie do podwyższenia ciężaru użytecznego. Próby przeprowadzone na pierwszych egzemplarzach Mi-3 wykazały, że wszystkie wyliczone zadania zostały spełnione.

Zewnętrznie Mi-3 różni się od Mi-1 przede wszystkim większą ilością łopat wirnika nośnego. W Mi-3 jest ich cztery. Konstrukcyjnie łopaty Mi-3 są takie same jak i w Mi-1, tj. konstrukcji mieszanej z dźwigarem metalowym z rury, do której przymocowane są drewniane żebra i sklejkowo-płócienne pokrycie. Łopaty te zawieszone są przegubowo w głowicy.

Innymi cechami zewnętrznymi nowego śmigłowca od różniącymi go od „starszego brata", już mniej widocznymi niż inna ilość łopat w wirniku, są: zmieniony nieznacznie kształt przodu kadłuba, większe „blistery", tj. wypukłe okna umożliwiające pasażerom obserwację w dół i do tyłu, inny układ zewnętrznych anten radiowych, łączący się z zastosowaniem w Mi-3 radiostacji pracującej na falach ultrakrótkich oraz inny niż w Mi-1 podział blach osłony komory silnikowej.

Kadłub Mi-3 po obu stronach posiada po 3 okucia, do których mogą być doczepiane, zależnie od potrzeby, rych, gondole do przewozu poczty, zasobniki środków gondole do transportu chemicznych dla zwalczania szkodników lub zbiorniki dodatkowe dla podwyższenia zasięgu. W przypadku stosowania gondol do przewozu chorych konstrukcja zapewnia połączenie ich wnętrza z wnętrzem śmigłowca przez specjalny krótki tunel. Oczywiście zakładając takie gondole, zdejmuje się z obu stron kadłuba „blistery" wraz z częścią bocznej ściany kabiny. W ten sposób lekarz lub pielęgniarz znajdujący się w kabinie posiada w czasie lotu ciągłą, bezpośrednią łączność z chorym, może mu robić zastrzyki i inne zabiegi. W ramach prób w locie śmigłowca Mi-3 wykonywano na nim starty z obciążeniem asymetrycznym, tylko jedną załadowaną gondolą. Mimo wyraźnego choć niezbyt wielkiego zwisu kadłuba śmigłowiec zachowuje i w tym przypadku pełną sterowność.

Wnętrze kabiny Mi-3 różni się od Mi-1 większą szerokością (dzięki czemu na kanapce za pilotem znajduje wygodne pomieszczenie 3 pasażerów) i inną tablicę przyrządów pokładowych. Sterowania są identyczne jak w Mi-1. Jedynie ręczne kółka urządzeń wyważających zastąpione są przez przełącznik elektryczny, wychylany w czterech wzajemnie prostopadłych kierunkach (do przodu, do tyłu i na boki). Busola, która w Mi-1 umieszczona była przed przednią szybą, w Mi-3 znalazła się na normalnej tablicy. Wycieraczka przedniej szyby (usuwająca deszcz, śnieg i oblodzenie) omiata w Mi-3 część centralną szyby czołowej. W części tylnej kadłuba znajduje się bagażnik.

Z punktu widzenia konstrukcyjnego istnieje ogromne podobieństwo Mi-3 i Mi-1. Kratownica kadłuba, belka ogonowa, podwozie i zespół napędowy oraz śmigło ogonowe — są identyczne w obu maszynach. Obudowa kabiny pasażerskiej jest jednak w Mi-3 znacznie sztywniejsza niż w Mi-1 (skorupowa). W silniku nieco odmiennie zaprojektowane jest wyprowadzenie z kadłuba wylotów spalin, a to dlatego, by spaliny nie wylatywały na ewentualnie założone gondole.

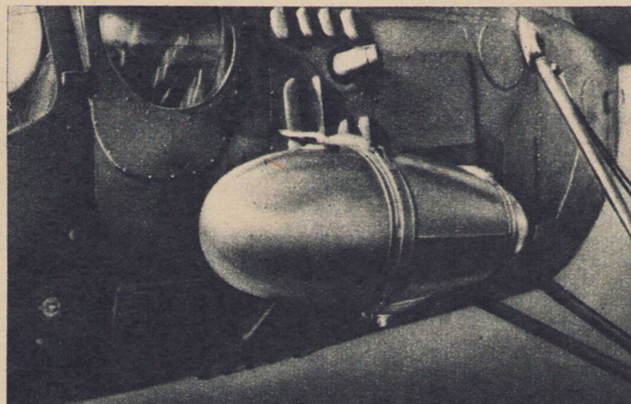


Śmigłowiec Mi-3 w wersji sanitarnej. (Copyright by „Skrzydlata Polska").

Wyposażenie śmigłowca Mi-3 w przyrządy pokładowe jest w zasadzie takie same jak Mi-1. Komplet przyrządów pilotażowo-nawigacyjnych wzbogacony został radiobusolą. Radiostacja UKF zapewnia załodze czysty odbiór i nadawanie.

Zarówno łopaty wirnika nośnego jak i łopaty śmigła ogonowego wyposażone są w instalację przeciwoblodzeniową, umożliwiającą zastosowanie Mi-3 również i przy niskich temperaturach w warunkach oblodzenia.

Inż. R. W.



Dodatkowy zbiornik paliwa (150 l) podwieszony do śmigłowca

DANE TECHNICZNE

Wymiary:

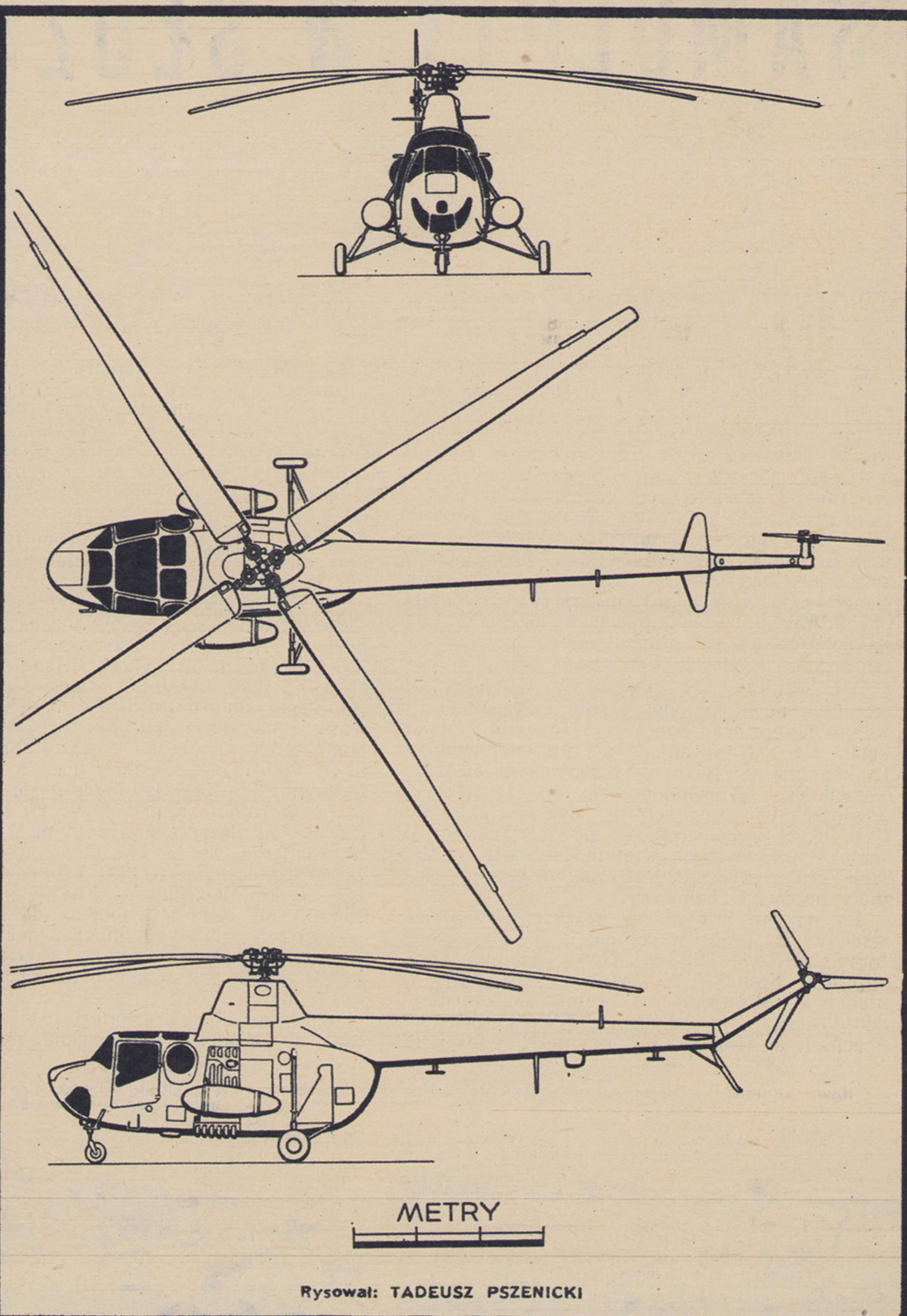
Średnica wirnika nośnego	—	14,30 m
Średnica śmigła ogonowego	—	2,50 m
Długość bez wirnika	—	12,11 m
Rozstaw kół głównych	—	3,30 m
Odległość koła dziobowego od kół głównych	—	3,17 m

Ciężary:

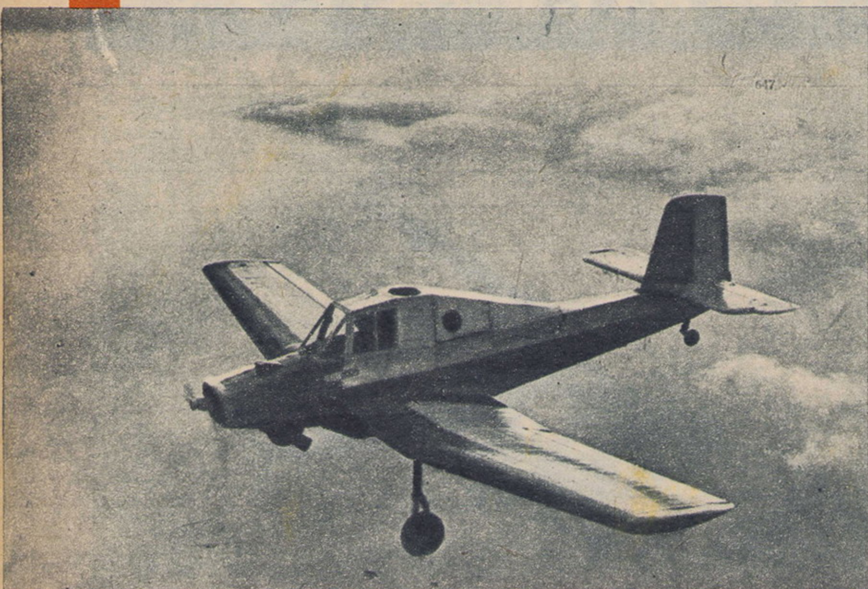
Ciężar śmigłowca pustego	—	ok. 1 800 kG
Ciężar w locie	—	ok. 2 350 kG
Ciężar użyteczny	—	ok. 550 kG

Osiągi:

Prędkość maksymalna	—	200 km/h
Prędkość przelotowa	—	150 km/h
Prędkość ekonomiczna	—	100 km/h
Pułap statyczny	—	2 000 m
Pułap dynamiczny	—	4 500 m



Rysował: TADEUSZ PSZENICKI



Nowy angielski samolot rolniczy Auster B-8



Czechosłowacki samolot rolniczy Avia L-60 „Agricolta".

FOTO: „FLIGHT" K. MASOJIDEK

SAMOLOTY W SŁUŻBIE ROLNICTWA

JAN POWOLNY

OBOK wielu naziemnych maszyn również samolot stał się obecnie jednym ze środków dalszej mechanizacji prac w rolnictwie. Pozornie kosztowne zastosowanie samolotu w rolnictwie daje tak znaczny wzrost produktów rolnych oraz pozwala na rozwiązywanie bardzo trudnych spraw braku siły roboczej w okresie największego nasilenia robót, że w sumie koszt jego zastosowania bezwzględnie się opłaca. Samoloty znalazły zastosowanie zarówno w walce ze szkodnikami roślin uprawnych i lasów jak i przy rozsiewaniu nasion lub rozpylaniu nawozów sztucznych, przy niszczeniu chwastów i wreszcie przy wykonywaniu specjalnych zadań transportowych dla potrzeb leśnictwa i rybołówstwa.

SPECYFICZNE wymagania, jakie stawiane są samolotom do prac w rolnictwie, wyłaniają potrzebę konstruowania w tym celu specjalnych typów płatowców, gdyż — jak się okazało — samoloty zwykłe, przystosowane, nie potrafią sprostać wszystkim tym warunkom. Samolot rolniczy musi bowiem odznaczać się bardzo małą prędkością minimalną, dobrą sterownością, łatwym startem i lądowaniem w terenie przygodnym, możliwie dużym udźwigiem, ekonomicznością i prostotą obsługi. Celem zabezpieczenia samolotu przed szkodliwym wpływem środków chemicznych, trzeba stosować niezwykle staranną ochronę wszelkich powierzchni metalowych, tak zewnętrznych jak i wewnętrznych.

Samolot stworzył, jak zresztą każda nowa technika, nowe metody w rolnictwie, niemożliwe do przeprowadzenia przy poprzednich środkach, ale zastosowanie jego jest odpowiednie i ekonomiczne tylko w pewnych określonych warunkach. Warunkami tymi są: 1) istnienie powierzchni uprawnych w dużych połaciach (jest tak w gospodarstwach zespołowych krajów socjalistycznych i na wielkich fermach w krajach kapitalistycznych), 2) odpowiednio rozwinięty przemysł chemiczny.

Pierwszymi krajami, w których zastosowano samoloty do pracy w rolnictwie na dużą skalę, były: ZSRR (od 1923 r.), Nowa Zelandia, USA, Anglia i Francja. W Związku Radzieckim do niedawna stosowano w rolnictwie samoloty adoptowane, jak „R-12", „Li-2" i „Po-2A", obecnie zaś stosuje się samoloty: „Jak-12R" „Jak-12M" i „An-2 konstrukcji O. Antonowa. „Aeroflot" postawił do dyspozycji kołchozów i sowchozów dotychczas ponad 1 000 samolotów, a liczba ta stale rośnie. Szczególnie szerokie zastosowanie znalazły samoloty w rejonach centralnoazjatyckich. I tak np. w Uzbekistanie pracuje dla rolnictwa ponad 450 samolotów typu „Jak-12" i „An-2".

W Nowej Zelandii zastosowano przede wszystkim samoloty do użyźniania gleby środkami chemicznymi w tych miejscach, gdzie podlega ona ciągłemu procesowi wyjaławiania. W pierwszej doświadczalnej fazie rozpylania nawozów sztucznych z powietrza przystosowano samoloty bombowe Grumman „Avenger" i Handley Page „Hastings". Jako zbiorniki superfosfatu wykorzystano specjalnie dostosowane duże zbiorniki paliwowe, podwieszane po napełnieniu w uchwytach bombowych samolotu. W wyniku prób wyciągnięto wnioski, że samoloty małe o ciężarze użytecznym 300—500 kG nadają się najlepiej do pracy w rejonie o promieniu 10 km, samoloty średnie o ciężarze użytecznym 1 000 kG — w promieniu 30—50 km, a samoloty duże o ciężarze użytecznym 10 000 kG — w promieniu 65—80 km. Obecnie w Nowej Zelandii zastosowano już samoloty specjalnie skonstruowane do potrzeb rolnictwa, importowane z zagranicy (przede wszystkim — Anglii). Przewiduje się, że dzięki zastosowaniu samolotów wzrośnie produkcja płodów rolnych i wełny o około 50%.

W Polsce do prac rolniczych używano dotychczas specjalnie przystosowane samoloty typu „CSS-13" (Po-2) i „Piper-Cub", a do ochrony lasów także samoloty duże typu „Li-2". W Czechosłowacji do powyższych prac przystosowano samoloty typu Fieseler „Storch" i „Siebel".

Stosowany w Polsce samolot „Piper-Cub" wcześniej nieco przeszedł dostosowanie do prac w rolnictwie USA i Francji. Francuz Jean Poulin w roku 1948 całkowicie przebudował Piper'a i przystosował go do rozpylania nawozów sztucznych. Samolot ten, nazwany PJ-5, podczas lotów próbnych uległ niestety rozbiciu. Jednakże konstrukcja ta pozwoliła określić trudności jakie nastręcza przekształcenie samolotu turystycznego na rolniczy.

W USA, w stanie Columbia, powstał w 1951 roku znacznie lepszy projekt rolniczego przystosowania Piper'a niż PJ-5. Był nim tzw. „Ohio Project". Posiadał on charakterystyczne umieszczenie kabiny pilota ponad skrzydłami. Zbiornik chemikalii umieszczony był w kadłubie pod kabiną pilota — co miało tę zaletę, że w miarę zmniejszania się ilości chemikalii, środek ciężkości samolotu zmieniał swe położenie tylko nieznacznie. Pod kadłubem znajdowało się urządzenie rozpylające, sterowane z kabiny pilota.

Pierwszym samolotem radzieckim, projektowanym z przeznaczeniem do pracy w gospodarce rolnej, jest wspomniany już samolot „An-2", którego prototyp został oblatany w 1950 roku. „An-2" jest całkowicie metalowym dwupłatem o układzie klasycznym, z silnikiem ASz-21 o mocy 760 KM względnie ASz-62 IR o mocy 1 000 KM. „An-2", znalazł zastosowanie przy spełnianiu między innymi takich zadań jak: 1) opylanie pól buraczanych, 2) prace na plantacjach bawełny, 3) siew ryżu, 4) prace w sadownictwie. W zależności od postawionego zadania

Nowy angielski samolot rolniczy Percival E.P.9



Piper PA-18-A z silnikiem 150 KM produkowany obecnie seryjnie w USA.



Samolot rolniczy Lamson L-101 „Air Tractor".



„An-2" jest w stanie obsłużyć 90 do 1000 hektarów dziennie. Okazało się przy okazji, że są w dalszym ciągu dziedziny konstrukcji lotniczych, w których stosowanie starego układu dwupłata jest często najkorzystniejsze.

Po próbach z adoptowanym PJ-5 Jean Poulin przystąpił również do pracy nad projektem specjalnego samolotu rolniczego. Wyszedł on z założenia, że w samolocie takim główne masy (pilot, silnik, urządzenie rozpylające) winny być skupione możliwie blisko siebie, a na końcach skrzydeł zastosować należy płytki brzegowe, co pozwoli m. in. na ciasne krążenie. W oparciu o te założenia powstał JP-30, którego prototyp oblatany został w 1951 roku. Jest to górnopłat z zastrzałami, z charakterystycznymi płytkami brzegowymi na skrzydłach wyposażonych w klapy wyporowe. Klapy wychylane zostają na ziemi, w zależności od tego czy samolot ma wykonać pracę opylania, czy tylko zwykły przelot. Zbiornik na chemikalia mieści się za kabiną pilota w całym przekroju kadłuba.

Dalszą udoskonaloną wersją JP-30 jest samolot JP-31. Różni się on od poprzednika tym, że umożliwia złożenie skrzydeł i usterzenia, co pozwala na wygodny transport. Moc silnika wzrosła z 90 KM na 160 KM, a ciężar użytkowy z 250 kG (JP-30) na 350 kG (JP-31). W odróżnieniu od JP-30 i pierwszego prototypu JP-31, które miały amerykańskie silniki „Continental", drugi prototyp JP-31 wyposażony został w silnik francuski „Regnier 4-LO". Zakłady produkujące JP-31 przewidują jego eksport do Brazylii i Afryki Północnej.

Poza wyżej wymienionymi skonstruowany został także we Francji samolot MB-130 „Atilla", którego twórcą jest Brochet. „Atilla" jest półtorapłatem, którego dolne skrzydła są jednocześnie zbiornikami chemikalii. Zastosowano tu silnik „Regnier" o mocy 160 KM, ze śmigłem cisnącym, pracującym między belkami ogonowymi. Podwozie — trójkołowe z kołem przednim. Na tle innych samolotów rolniczych „Atilla" wyróżnia się taniością produkcji.

Ostatnim francuskim samolotem rolniczym jest NC-856 „Norclub". Bliższe dane dotyczące tej konstrukcji nie zostały jeszcze opublikowane.

Ciekawa koncepcja samolotu rolniczego zrodziła się w Czechosłowacji w roku 1952, w zespole konstruktorów fabryki Aero-Vysocany. Projekt noszący nazwę L-60 „Brigadyr" („Agricolta") zrealizowany został w Doświadczalnym Instytucie Lotniczym (LVU) w Pradze-Letnach. Prototyp został oblatany w kwietniu 1955 roku. Sylwetka „Brigadyra" posiada pewne cechy wspólne z klasycznym przedstawicielem samolotów o małej prędkości lotu, jakim jest „Bocian" (Fieseler „Storch") — górnopłat z zastrzałami, z wysokim stałym podwoziem, wyposażony w urządzenia zwiększające nośność.

W przeciwieństwie jednak do „Bociana". „Brigadyr" jest konstrukcji całkowicie metalowej, jedynie pokrycie lotek, klap, sterów i w większej części także skrzydeł wykonane jest z płótna. Dobre właściwości w locie z małą prędkością, zapewniają skrzela wzdłuż całej rozpiętości skrzydeł oraz klapy z napędem elektrycznym. W „Brigadyrze" zastosowano silnik Praha — „Doris-B" o mocy 210 KM. Zbiorniki paliwa o pojemności 2 × 100 l umieszczone zostały w skrzydłach. Przednia część kabiny mieści dwa fotele ze zdwojonymi sterownicami.

Za fotelami w całym przekroju kabiny mieści się duży zbiornik na chemikalia o pojemności 350 l, co odpowiada około 315 kG proszku. Otwór wsypowy dla napełniania zbiornika wystaje nieco ponad skrzydła. W dolnej części zbiornik jest zwężony i przechodzi w kanał wylotowy z ujściem pod kadłubem. Proszek wysypuje się do dyszy, w której strumień powietrza porywa go i rozpyla. Konstrukcja dyszy umożliwia dowolną regulację średnicy, co pozwala w efekcie regulować smugę pyłu w zależności od wymagań co do intensywności opylania, rodzaju proszku, wysokości i prędkości lotu. Wewnątrz zbiornika umieszczone jest proste urządzenie mieszające, w postaci pionowej osi zaopatrzonej w łopatki sprężynowe i napędzanej przez małe śmigiełko umieszczone ponad kadłubem. W dolnej części zbiornika znajduje się mechanizm dawkujący, nastawny na ziemi. Do otwierania i zamykania wylotu służy silnik elektryczny.

W przypadku zastosowania samolotu do opryskiwania płynnymi środkami chemicznymi — zamiast dyszy rozpylającej zawiesza się pod skrzydłami (na długości 3/4 rozpiętości skrzydeł) dwie poprzeczne rury. Na całej długości rur rozmieszczone są dyszki rozpylające. Pompa tłocząca płyn do rur napędzana jest oddzielnym śmigiełkiem umieszczonym na zewnątrz kadłuba.

Podobne do opisanych wyżej urządzenia rozpylające stosowane są w większości obecnie spotykanych typów samolotów rolniczych. Również i w Stanach Zjednoczonych konstruktorzy lotniczy przystąpili w ostatnich latach do opracowania specjalnego samolotu rolniczego. W zakładach Lamson Aircraft skonstruowany został L-101 „Air Tractor", który wykonał pierwszy lot pod koniec 1954 roku. Jest to dwupłat o klasycznym układzie, konstrukcji mieszanej. Skrzydła posiadają lekki wznios, przy czym górny płat ma wyraźny układ „M". Charakterystyczne są, podobnie jak w JP-30, płytki brzegowe umieszczone na końcach skrzydeł. Prototyp wyposażony został w silnik „Wasp Junior" o mocy 450 KM. Pierwsza seria 12 sztuk była identyczna z prototypem. Druga wersja otrzymała słabszy silnik „Continental" o mocy 220 KM. Jednocześnie w odróżnieniu od pierwszej serii, w serii drugiej zewnętrzne zastrzały wiązania międzypłatowego umieszczone zostały nie na końcach skrzydeł, lecz przesunięto je w kierunku kadłuba (o 1/10 rozpiętości). Producenci spodziewają się zamówień ze strony rolnictwa Nowej Zelandii, Hiszpanii i Wenezueli.

Konstrukcją samolotów rolniczych zainteresowały się również zakłady Transland, które w oparciu o projekty uniwersytetu w Texas wyprodukowały samolot AG-1. Po próbach w locie dokonanych z AG-1 skonstruowany został AG-2, a następnie AG-3. Samoloty te są nadal w stadium lotów doświadczalnych.

Nowoczesnym samolotem rolniczym jest także samolot 20 AG „Topper", skonstruowany w zakładach Taylorcraft. W samolocie tym zastosowano do pokrycia skrzydeł i kadłuba laminat — tworzywo sztuczne oparte na bazie szkła włóknistego.

W tym samym okresie, w którym opracowano „Air Tractor" skonstruowany został w zakładach Fletcher Aviation Co. samolot Fu-24 „Utility". „Utility" jest jednosilnikowym dolnopłatem o konstrukcji całkowicie metalowej. Płat o obrysie prostokątnym i stałym profilu jest trójdzielny i wyposażony został w klapy do lądowania, a jednocześnie zmniejszania

Samoloty	Adoptowane		Specjalne					
	Po-2A	Ohio Projekt	An-2	JP-30	L-60 Brygadyr	FU-24 Utility	B-8 Agrikola	p-9
Silnik	—	Continental	ASz	Continental	Praha	Continental	Continental	Lycoming
Typ	M11D	—	21	C-90	Doris-B	E-215	0-470-B	GO-480-B
Moc (KM)	125	115	760	90	210	225	240	270
Wymiary:								
rozpiętość (m)	11,4	8,85	14,23	10,0	13,96	12,80	12,80	12,25
długość (m)	8,15	6,4	11,33	6,0	8,54	9.70	8,35	8,99
wysokość (m)	3,02	—	4,71	2,1	2,72		2,51	2,66
powierzchnia nośna m²	38,6	—	—	18,0	24.3	27,31	23,60	12.10
Ciężary:								
własny (kG)	—		—	—	860	966	—	840
w locie (kG)	870	680	5 000	695	1 370	1 675	1 490	1 668
chemikalii (kG)	200	282	1 150	250	315	450	750	700
Osiągi:								
prędkość maksymalna (km/h)	125	—	250	140	195	200	198	235
prędkość przelotowa (km/h)	110	—	180	120	187	173	165	200
prędkość minimalna (km/h)	56	70	69	40	55	67	56	60
zasięg (km)	500	—	1 080		700	600	350	925
długość startu (m)	—	—	150	80	128	55	170	116
długość lądowania (m)	—	—	—	40	104	-	140	90

prędkości w czasie lotów roboczych. W środkowej części kadłuba umieszczone zostały zbiorniki na nawozy sztuczne względnie środki owadobójcze oraz urządzenie do ich rozpylania. Kabina pilota, osłonięta limuzynką, zapewnia doskonałą widoczność. Napęd samolotu stanowi silnik 6-cylindrowy typu „Continental E-225" o mocy 225 KM. Podwozie stałe jest trójkołowe z kołem przednim. Dla zabezpieczenia samolotu przed korozyjnym działaniem substancji chemicznych pokrycie powleczone zostało specjalną masą plastyczną.

Wyprodukowana obecnie pierwsza seria 100 sztuk przesłana została do Nowej Zelandii. Popyt na ten typ jest ogromny z uwagi na niezmiernie ułatwiony transport, montaż płatowca i silnika. „Utility" złożony i umieszczony w trzech skrzyniach zajmuje 8,2 m³. Jest to czynnik niezmiernie korzystny, zwłaszcza przy eksporcie zamorskim. „Utility" dostarczony na miejsce przeznaczenia umożliwia montaż przy użyciu najprostszych, zwykłych narzędzi warsztatowych. Montaż przeprowadzić może każdy mechanik — odpadają więc koszty opłacenia specjalnie wyszkolonych mechaników lotniczych.

Zagadnienie skonstruowania specjalnych samolotów dla pracy w agrotechnice zadowalająco rozwiązane zostało również w Anglii. W opracowaniu znalazły się jednocześnie dwa samoloty o ścisłym przeznaczeniu rolniczym.

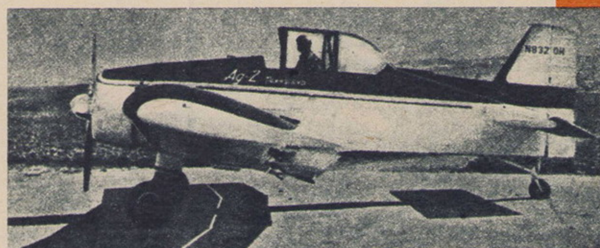
Auster skonstruował samolot B-8 „Agricola", przeznaczony przede wszystkim dla Nowej Zelandii do rozpylania sztucznych nawozów. Auster „Agricola" jest jednosilnikowym dolnopłatem. Kadłub z rur stalowych pokryty jest płótnem. Płat konstrukcji całkowicie metalowej. Jako napęd zastosowano silnik Continental 0-470-B o mocy 240 KM, który przy ładunku 750 kG umożliwia start z pasa o długości 250 m. Z uwagi na to, że przy opylaniu lot odbywa się na wysokości około 15 m nad ziemią, dużo uwagi poświęcono zapewnieniu dobrej widoczności z kabiny pilota oraz stateczności w locie z małą prędkością. Wzmocniono również specjalnie górną część kabiny w celu zabezpieczenia pilota w przypadku kapotażu itp. Zbiornik na środki chemiczne umieszczony został poniżej fotela pilota. Załadowanie zbiornika chemikaliami dokonywane jest przez otwór wsypowy w górnej części kadłuba. Przewidziana została także możliwość zabierania dodatkowo dwóch pasażerów w zamkniętej kabinie za przewodem wsypowym. Zgodnie z przeznaczeniem zastosowano podwozie o szerokim rozstawie kół. Układ linek sterowniczych znajduje się na zewnątrz samolotu.

Drugim angielskim samolotem, przeznaczonym przede wszystkim dla rolnictwa Nowej Zelandii, jest P-9 konstrukcji Edgara Percival. P-9 jest górnopłatem z zastrzałami, z charakterystycznym „podciętym" kadłubem. Dzięki takiemu rozwiązaniu uzyskano dobry dostęp do komory ładunkowej, znajdującej się za kabiną pilota. Załadowanie nawozów sztucznych, wełny, małych zwierząt hodowlanych itp. odbywa się poprzez osłonę otwieraną „na bok" (w pierwszej wersji). W nowej wersji pomieszczenie ładunkowe zakryte jest przez osłony otwierane „na boki", na zewnątrz. W wersji pasażerskiej P-9 może zabrać 6 osób. Zastosowany w nim został silnik Lycoming Go-480-B o mocy 270 KM.

Dla porównania niektórych typów specjalnych samolotów rolniczych zostały ich ważniejsze dane charakterystyczne zestawione w tabeli. Jak widzimy z przeglądu, coraz więcej jest na świecie specjalnych konstrukcji samolotów rolniczych. Jest tak dlatego, że korzyści wypływające z zastosowania specjalnych samolotów rolniczych są już obecnie bezsporne.

W Polsce, gdzie zagadnienie zwiększenia produkcji rolnej stało się jednym z najpilniejszych zadań gospodarczych na najbliższe lata, sprawa szerokiego użycia specjalnych samolotów rolniczych jest nie mniej aktualna niż w innych krajach.

Nakłada to na polskich konstruktorów i polski przemysł lotniczy obowiązek zajęcia się — i to jak najszybciej — pracami nad polskim specjalnym samolotem gospodarczym. Nie możemy przecież liczyć, że bez końca stosować będziemy sprzęt latający z importu lub sprzęt adoptowany, przestarzałego już dziś typu.



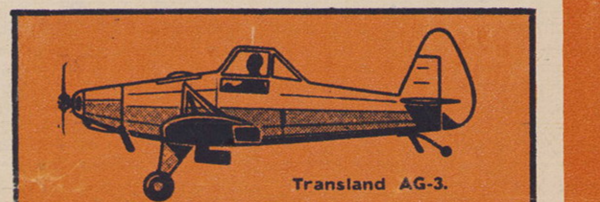
Transland AG-2. Rozpiętość — 12,8 m. Ciężar w locie — 2 246 kG, chemikalii — 1 100 kG. Prędkość przelotowa — 160 km/h. Silnik — 450 KM.



Nowy samolot rolniczy USA Boeing (Stearman) NA-75. Silnik — 220—450 KM. Ciężar użyteczny — 600—900 kG. Długość startu — 250 m. Prędkość minimalna — 56 km/h.



Fletcher FU-24 „Utility".



Transland AG-3.



Larson D-1 „Duster".



Ohio Project.

Szybowiec ITS II/a

KRYSTALIZUJĄCE się metody i system szkolenia pilotów szybowcowych wykazały konieczność posiadania szybowca pośredniego między typem szkolnym, a wyczynowym. Konstrukcję tego typu, przystosowaną również do startów za samochodem i samolotem, opracował lwowski Instytut Techniki Szybownictwa. Budowę szybowca wykonały w 1932 roku Warsztaty Związku Awiatycznego Studentów Politechniki Lwowskiej. Szybowiec został oblatany z wynikiem pomyślnym na lotnisku w Skniłowie w lotach na holu za samolotem Hanriot.

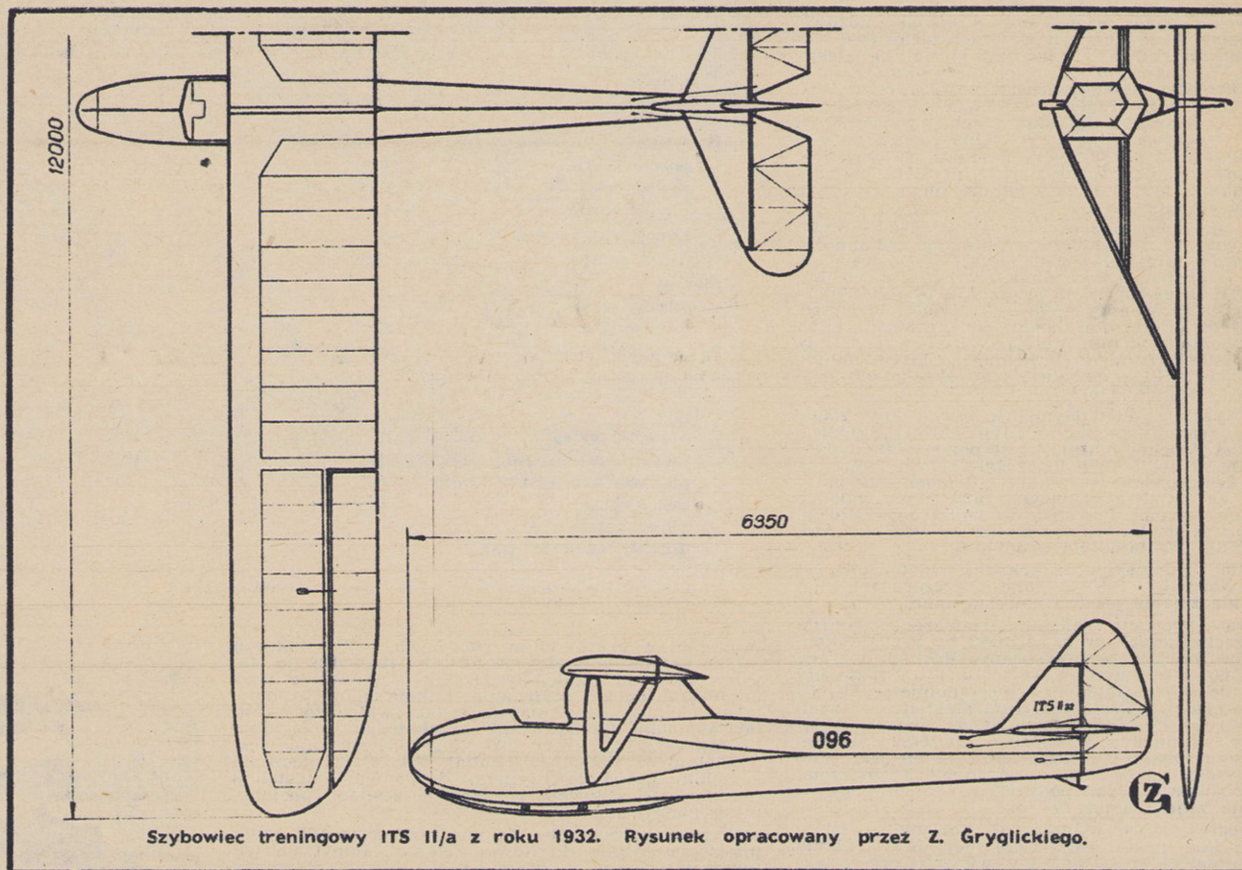
Płat szybowca dwudzielny, dwudźwigarowy, zamocowany na wieżyczce kadłubowej i usztywniony z każdej strony parą zastrzałów. Pokrycie płata — sklejka i płótno.

Kadłub całkowicie drewniany, pokryty sklejką. W kilku dalszych egzemplarzach kadłub miał na całej długości przekrój sześciokątny. Rysunek przedstawia prototyp szybowca I.T.S. II/a. Miejsce pilota przystosowane do spadochronu plecowego.

Stery i stateczniki — konstrukcji drewnianej. Stery pokryte płótnem, stateczniki — sklejką. Podwozie składało się z płozy drewnianej, amortyzowanej dwoma pierścieniami gumowymi.

Dane szybowca I.T.S. II/a: rozpiętość — 12,0 m, wydłużenie płata — 10, profil płata — Instytut Aerodynamiczny Politechniki Warszawskiej Nr 192, powierzchnia nośna — 14,4 m², ciężar własny — 105 kG, ciężar w locie — 180 kG, prędkość opadania — 0,82 m/sek, doskonałość — 17,3.

ZDZISŁAW GRYGLICKI



Szybowiec treningowy ITS II/a z roku 1932. Rysunek opracowany przez Z. Gryglickiego.

SZYBOWIEC WYCZYNOWY Mü-22 (NRF)

AKADEMICKI klub lotniczy „Akaflieg" w Monachium, założony w r. 1924, posiada bogate tradycje w dziedzinie konstrukcji szybowców. Już w latach przedwojennych studenci monachijscy opracowali i zbudowali szereg typów szybowców, nieraz będących poważnym czynnikiem postępu w technice szybowcowej. M. in. zespołowi „Akafliegu" przypisują zasługę wprowadzenia w konstrukcjach szybowcowych metalowego szkieletu kadłuba (Mü-10 „Milan" — 1934). Późniejsze konstrukcje „Mü" przyczyniły się do lansowania w szybownictwie idei łatwego montażu i demontażu.

W czasie wojny „Akaflieg" pracował pod kierownictwem A. M. Lippischa nad konstrukcją pierwszego niemieckiego samolotu o układzie „delta". Prototyp, zbudowany w warsztatach klubowych, został po wojnie wywieziony do USA celem poddania go badaniom w tunelu aerodynamicznym i wykorzystania uzyskanych wyników dla późniejszych konstrukcji amerykańskich.

Pierwszym powojennym prototypem, jaki opuścił warsztaty „Akafliegu" w Prien nad jeziorem Chiemsee, jest zbudowany w r. 1954 szybowiec laminarny Mü-22, łączący wysokie osiągi ze stosunkowo prostą budową. Wzorem poprzednich typów „Mü" posiada on kadłub o szkielecie spawanym z rurek stalowych, pokryty płótnem. Płat natomiast jest drewniany, jednodźwigarowy, pokryty w całości sklejką. W sylwetce tego szybowca uderza ujemny skos, dwutrapezowy obrys i kroplowe zakończenia skrzydeł oraz usterzenie motylkowe.

Skrzydło posiada profil laminarny NACA 63_3-618 bez zwichrzenia. Cechą szczególną jest zupełny brak hamulców aerodynamicznych, których rolę spełniają częściowo klapy krokodylowe. Lotki są stosunkowo krótkie i bardzo wąskie. Całkowita powierzchnia lotek wynosi zaledwie 0,89 m².

Kadłub posiada chowane kółko wyposażone w hamulec. Kółko w stanie schowanym jest całkowicie zakryte przez dwie boczne osłony blaszane, które zamykają się samoczynnie, a podczas wysuwania kółka rozchylają się na boki. Rozwiązanie takie (próbowane także u nas w r. 1951 na prototypie „Jaskółki") budzi pewne zastrzeżenia z uwagi na łatwość uszkodzenia osłon blaszanych przy zetknięciu z trawą i nierównościami terenu.

Usterzenie motylkowe konstrukcji drewnianej posiada stosunkowo niewielkie rozmiary. Profil NACA 0012-0, 825-35. Kąt wzniosu usterzenia jest nastawny na ziemi (w celach doświadczalnych). Usterzenie jest wyposażone w klapki wyważające. Konstruktorzy przewidzieli również możliwość zastąpienia „motylka" zwyczajnym usterzeniem.

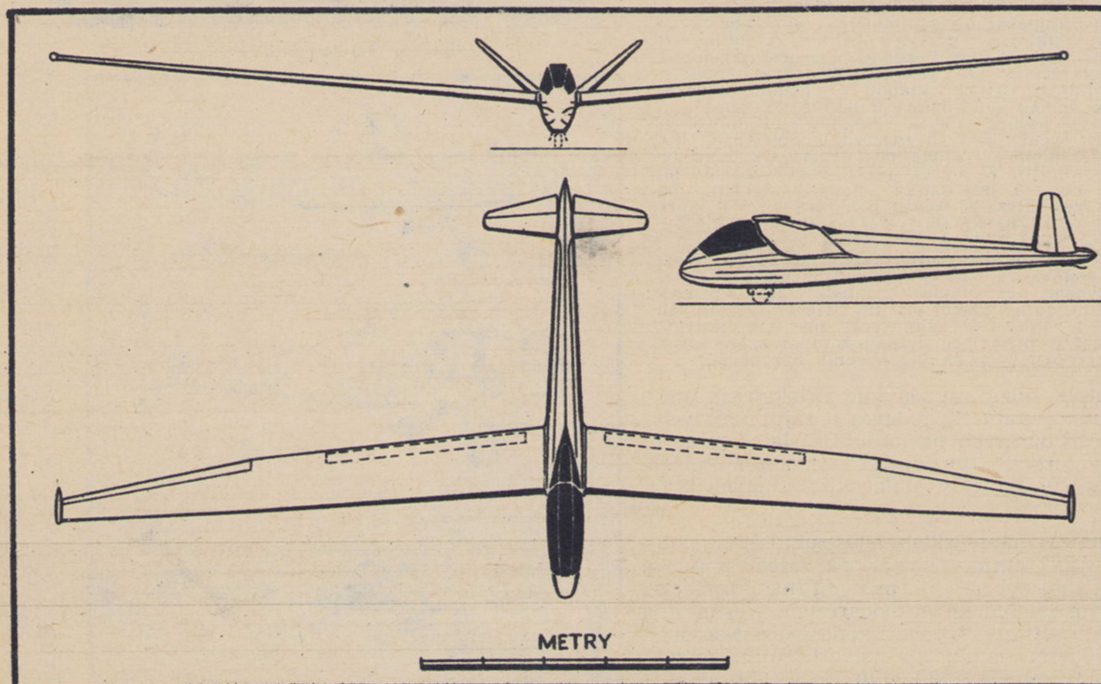
W prototypie zastosowano limuzynę „kanciastą" z rozwijalnych szyb plexi na szkielecie stalowym. W dalszej ewolucji szybowiec miał otrzymać limuzynę dmuchaną z jednego arkusza.

Mü-22 posiada zaczep przedni i dolny. Na uwagę zasługuje bardzo uproszczony montaż i demontaż tego szybowca oraz jego stosunkowo małe gabaryty w stanie złożonym. **Dane techniczne:** Rozpiętość — 16,60 m, długość — 6,98 m, max. szerokość kadłuba — 0,61 m, max. przekrój kadłuba — 0,48 m², powierzchnia nośna — 13,54 m², wydłużenie — 20,3, wznios dolnej krawędzi dźwigara — 3°, skos tylnej krawędzi dźwigara — (—5°), ciężar pustego szybowca — 250 kG, ciężar w locie — do 400 kG, obciążenie powierzchni — do 29,5 kG/m², współczynnik obciążenia niszczącego — 12.

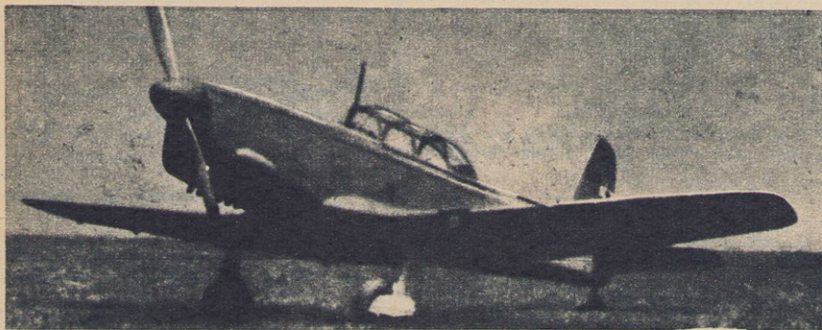
Osiągi nie zostały na razie opublikowane. Szybowiec oblatano 21.11.1954. Stwierdzono poprawne własności pilotażowe, a w szczególności dobrą sterowność poprzeczną, mimo bardzo małych lotek. W głębokich ślizgach odczuwa się niedostateczny efekt steru kierunkowego. Prędkość minimalna z klapami otwartymi wynosi ok. 50 km/h. Przeciągnięcie w locie prostym powoduje przepadnięcie symetryczne. Przy lekkim zwisie szybowiec przeciągnięty zwala się na skrzydło. Przy większym zwisie wchodzi w korkociąg.

Mü-22 przewidziany jest do lotów wyczynowych i doświadczalnych.

(A. Z.)



Jugosłowiański samolot szkolny Ikarus „Vihor"



NASZ czytelnik **Władysław Grabowski** z Cieplic zapytuje o samolot Ikarus „Vihor", którego ilustrowany opis zamieszczamy poniżej.

Na zlecenie Jugosłowiańskich Wojskowych Sił Lotniczych, zaprojektowany został w 1949 r. przez inżynierów Sostaric'a i Dabinovic'a samolot dwumiejscowy oznaczony jako Typ-213. Typ-213 jest całkowicie metalowym samolotem produkcji krajowej służącym do szkolenia pilotów wojskowych.

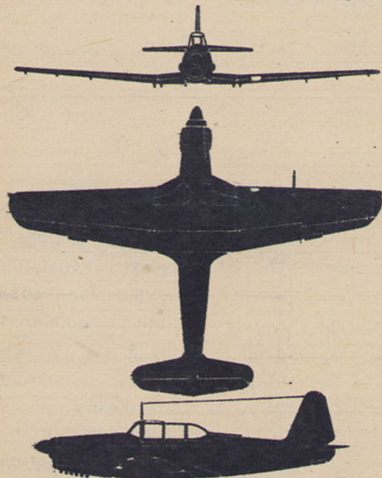
Płat — dwudźwigarowy, trójdzielny. Na lewym skrzydle zabudowany jest reflektor do lądowania.

Kadłub konstrukcji półskorupowej o przekroju prostokątnym posiada zaokrąglone naroża. Kółko ogonowe sprzężone ze sterem kierunkowym, chowane w kadłub w czasie lotu.

Kabina pilotów (w układzie tandem), wyposażona jest w podwójny komplet przyrządów pokładowych, umożliwiających również loty bez widoczności ziemi.

Wersja seryjna otrzymała oznaczenie Typ 522. W odróżnieniu od „213", typ 522 posiada silnik gwiazdowy o większej mocy, Pratt-Whitney „Wasp" R-1340 (600 KM). Typ 522 wykonał pierwszy lot w lutym 1955 r. „Vihor" (213) zbudowany został do badań w locie w dwóch egzemplarzach. Pierwszy — posiadał podwozie chowane w skrzydła do tyłu, a drugi — podwozie składane do „wewnątrz".

Dane samolotu „Vihor" (Typ 213): Silnik — Ranger SGV-770-CB1 (450 KM), rozpiętość — 11,0 m, długość — 8,31 m, wysokość — 2,40 m, ciężar własny — 1 826 kG, ciężar w locie — 2 441 kG, prędkość max. — 360 km/h. (P)



ŚWIATOWE REKORDY LOTNICZE (21)

Prędkość przelotu po trasie trójkąta 100 km

— Irena Kempówna **(Polska)** na na szybowcu „Sęp", na trasie: Kiczera — Równica — Pilsko Kiczera, dnia 10.6.1949 — **50 km/h**

— Anna Samosadowa **(ZSRR)** na szybowcu „A-9" na trasie: Grabczewo — Makarowo — Przemyśl — Grabczewo, dnia 5.8.1952 — **53,665 km/h**

— Ewa Nechay **(Polska)** na szybowcu „Mucha", na trasie: Leszno — Rawicz — Gostyń — Leszno, dnia 21.6.1953 — **57,17 km/h**

— Wanda Szemplińska **(Polska)** na szybowcu „Jaskółka" na trasie: „Leszno — Rawicz — Gostyń — Leszna, dnia 15.5 1954 — **75,564 km/h**

Predkość przelotu po trasie trójkąta 200 km

— Cvetka Klanenik **(Jugosławia)** na szybowcu „Weihe", na trasie: Vrsac — Ecka — Omoljica — Vrsac, dnia 6.6.1956 — **53,859 km/h**

ŚWIATOWE REKORDY LOTNICZE

KATEGORIA II — SZYBOWCE WIELOMIEJSCOWE

Długotrwałość lotu

— Meik i Buget **(Francja)** na szybowcu „Castel", La Montagne Noire, dnia 26.3.1947 — **16 h 03 min**

— M. Choisnet-Gohard i Yvette Mezallier **(Francja)** na szybowcu „Castel Mauboussin", w Romanin les Alpiles, dnia 22.11.1951 — **28 h 41 min**

— Jacqueline Mathe i M. Garbarino **(Francja)** na szybowcu „Castel Mauboussin", w Romanin les Alpiles, dnia 11—12.1.1954 — **38 h min**

Odległość przelotu otwartego

— Olga Klepikowa i W. Bordina **(ZSRR)** na szybowcu „Stachanowiec", na trasie: Tuła — Konotop, dnia 19.6.1940 — **443,714 km**

Odległość przelotu docelowego

— L. Wielikosielcowa i M. Zawiłowa **(ZSRR)** na szybowcu „Stachanowiec", na trasie: Tuła—Lipieck, dnia 31.7.1939 — **223,633 km**

— Betsy Woodward i Anna Sardek **(USA)** na szybowcu „Pratt Read", na trasie: Adelanto (Kalifornia) — Las Vegas (Newada), dnia 11.7.1952 — **274,1 km**

— Wanda Adamek i Marta Sitarska **(Polska)** na szybowcu „Żuraw", na trasie: Lisie Kąty — Lublin, dnia 29.5.1953 — **353,6 km**

— Francine Abadie i Jacqueline Trubert **(Francja)** na szybowcu „Castel 25", na trasie: La Ferte Alais — Cognac, dnia 16.4.1955 — **379,713 km**

„SKRZYDŁATA" I SIM CZEKA NA ODBIORCÓW

Redakcja zawiadamia wszystkich zainteresowanych Czytelników, że są do nabycia pojedyncze egzemplarze tygodnika „Skrzydła i Motor" z roku 1952 od nr. 10—45 z wyjątkiem nr. nr. 16, 21, 25, 34,43 oraz „Skrzydlatej Polski" z 1953 r.: nr. nr. 18, 19, 34, 35; 1954 r. od nr. 1—52 z wyjątkiem nr. nr. 7, 30; 1950 r. od 1—52 z wyjątkiem nr. nr. 1, 2, 7, 10, 13, 14, 15, 16; 1956 r. od nr. 1—40 z wyjątkiem nr. 4, 11, 12, 14, 34/35.

Można również otrzymać roczniki „SIM-u" i „Skrzydlatej" z roku 1952. Obydwa po jednakowej cenie — 60 złotych. Należność trzeba przesłać przekazem pocztowym (lub doręczyć osobiście) na adres: **Magazyn Wydawnictw Komunikacyjnych w Warszawie, ul. Widok 8.** Numer konta niepotrzebny.

Mircea Finescu ponownie mistrzem Rumunii

OD NASZEGO STAŁEGO KORESPONDENTA Z BUKARESZTU

JAK nigdy w przeszłości, mistrzostwa szybowcowe w Rumuńskiej Republice Ludowej zgromadziły w tym roku wyjątkowo dużą liczbę zawodników. Mistrzostwa poprzedzone były eliminacyjnymi zawodami regionalnymi, toteż na starcie w Bukareszcie stanęli piloci najlepsi z najlepszych. Podobnie również można powiedzieć o szybowcach, gdyż o dopuszczeniu poszczególnych typów do mistrzostw decydowało losowanie. W rezultacie — walkę o tytuł mistrzowski rozegrano na czechosłowackich „Schajach" i rumuńskich „Pescarusach". Poza tym występował również jeden egzemplarz nowego rumuńskiego szybowca IS-3B. Warto przy tym podkreślić szczęśliwy wybór „Pescarusa", o czym świadczy fakt, że wśród zawodników, którzy uplasowali się w pierwszej ósemce — sześciu pilotów startowało na tym szybowcu.

Zawody odbyły się w wyjątkowo niekorzystnych warunkach meteorologicznych. Słaby wiatr, zdecydowanie zła widoczność oraz 1 000-metrowy pułap utrudniały loty.

Jako pierwszą konkurencję rozegrano przelot docelowy, w której — mimo bardzo ciężkich warunków atmosferycznych — zwycięstwo odniósł Mircea Finescu. W drugiej konkurencji — przelocie docelowo-powrotnym — zatriumfował młody zawodnik Stefan Dubasow, reprezentant aeroklubu w Timisoarze.

Kilka dni później odbył się przelot prędkościowy po trójkącie 100 km. Na pierwszym miejscu ulokował się Mircea Finescu, osiągając średnią prędkość 52 km/h.

Ostatnia konkurencja — przelot otwarty — postawiła zawodników wobec trudnego wyboru. Dokąd lecieć? Na zachód czy na wschód, w kierunku Morza Czarnego? I w tym przelocie doświadczony pilot szybowcowy Mircea Finescu wyszedł zwycięsko, uzyskując jednakową ilość punktów z Wladimirem Pislaru. Przelecieli oni z Bukaresztu do wybrzeża Morza Czarnego — 199 km.

W czasie tego ostatniego egzaminu rumuńskich pilotów szybowcowych miał miejsce pewien nieprzewidziany epizod. Pilotka Antoanetta Stefanescu wybrała również trasę na wschód. Nad Dunajem, na wysokości 2 000 m, wchłonęła ją chmura burzowa. Po 3-godzinnym locie, prawie bez przerwy w chmurach, Antoaneta Stefanescu zdołała przezwyciężyć silny wiatr i wylądować w Cernowo, niedaleko miasta Warna w Bułgarskiej Republice Ludowej. Ustaliła ona w ten sposób nowy krajowy rekord kobiecy w przelocie otwartym (202 km). Konkurencji nie zaliczono jej jednak, bowiem zgodnie z regulaminem wszystkie przeloty mogły się odbywać tylko w granicach kraju.

Mistrzem szybowcowym na rok 1956 został ponownie Mircea Finescu. Zastałem go w chwili wypoczynku i poprosiłem o kilka słów dla Czytelników „Skrzydlatej Polski".

— Jakie macie zdanie o tegorocznych mistrzostwach?

— Nie spodziewałem się większych osiągnięć we wrześniu, ponieważ nasz „sezon" słabnie wraz z promieniami słonecznymi. A mimo to wyczynów było sporo. Nie chodzi tu o jakieś długodystansowe przeloty, czy duże prędkości. Biorąc jednak pod uwagę fakt, że większość startujących w mistrzostwach to młodzi piloci szybowcowi — uzyskane wyniki należy uznać za bardzo dobre.

— Czy szybowiec rumuński IS-3B zdał egzamin w czasie mistrzostw?

— Pilot Reinhold Zibula, który latał na tym szybowcu, miał bardzo trudne zadanie. IS-3B jest szybowcem szybkim, przystosowanym do lotów w korzystnych warunkach meteorologicznych. Mimo zdecydowanie złych warunków w czasie mistrzostw wykazał on dobre właściwości. IS-3B przedstawia oryginalną konstrukcję. Przedłużeniem kabiny, zamiast klasycznego kadłuba, jest rura metalowa. Przypomina on szybowiec IS-3, na którym zwyciężyłem w konkurencji prędkościowej w czasie międzynarodowych zawodów w Lesznie.

— Czy wspominacie czasem zawody w Lesznie?

— Ilekroć biorę udział w zawodach, — odpowiedział Mircea Finescu — przypominam sobie wszystko co miało miejsce w Lesznie. Ciągle robię porównania, gdyż wszystko tam było doskonałe. Pragnę skorzystać z okazji i pogratulować Marianowi Gorzelakowi zdobytego 3 miejsca na mistrzostwach świata we Francji. Będę szczęśliwy, kiedy znowu spotkamy się wszyscy, aby zmierzyć swe siły. Polskim pilotom szybowcowym zasyłam serdeczne przyjacielskie pozdrowienia.

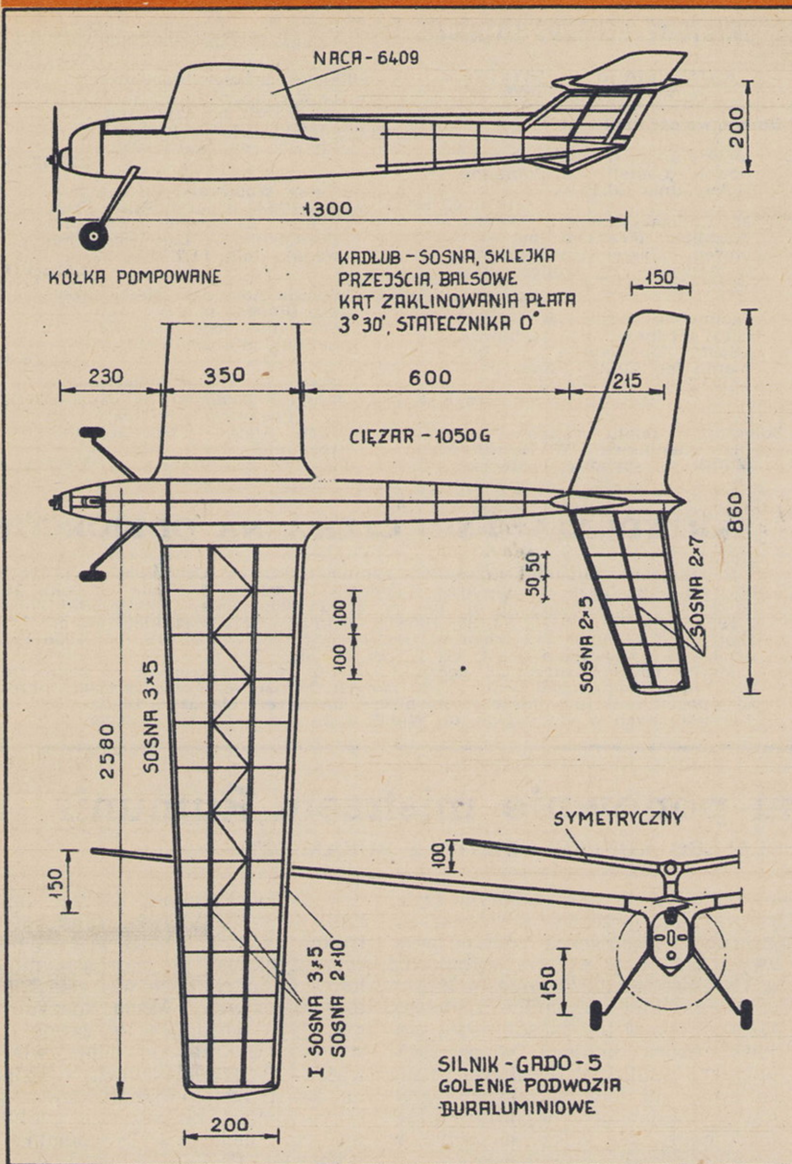
ION VALERIU POPA

tłum.: mgr Antoni Mraczek

— Znów zostałem mistrzem szybowcowym — zastanawia się Mircea Finescu po zakończeniu zawodów. — Była to jednak ciężka walka.



POLSKIE MODELE LATAJĄCE



„ORION" – MODEL SILNIKOWY

konstr. Franciszek Czujkiewicz i Bogumił Wopiński

MODEL zbudowany jest z przeznaczeniem do zdalnego sterowania i miał otrzymać aparaturę jednokanałową (sterowanie sterem kierunkowym). W lipcu bieżącego roku wykonał pierwsze loty bez aparatury na lotnisku Gocław, wykazując dobre własności lotne. Czas lotu przy 40 sek. pracy silnika — 180 sek. Model posiada przestarzały silnik „Gado" 5 cm³, dający około 3—4 tysiące obr/min. Minimalny nadmiar mocy uniemożliwia szybki start. Model posiada zbiornik paliwa o pojemności 100 cm³. Ze względu na znaczny ciężar konstrukcji opracowano bardzo starannie amortyzację podwozia. Golenie podwozia, wykonane z prętów duralowych, zamocowane są w specjalnych okuciach z duralu. Właściwą pracę amortyzatora spełniają dwie sprężyny z drutu stalowego średnicy 1,5 mm, pracujące na rozciąganie. Koła pompowane średnicy 60 mm.

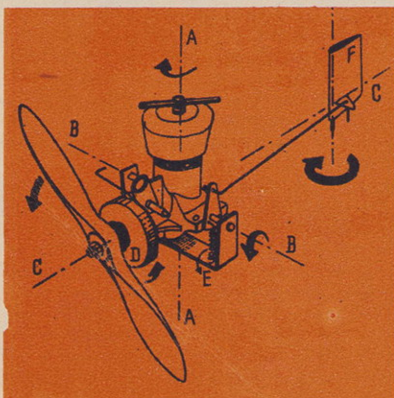
Skrzydła, konstrukcji sklejkowo-sosnowej, posiadają dwa dźwigary skrzynkowe. Mocowane są do kadłuba na specjalnych okuciach-zatrzaskach, które je samoczynnie zwalniają w wypadku twardych lądowań. Skrzydła posiadają zwichrzenie geometryczne i aerodynamiczne. Kryte są papierem „Sulfit" i dwukrotnie cellonowane. Statecznik poziomy zamocowany jest do kadłuba pasmem gumy. Cały model, dla lepszej widoczności, malowany lakierem nitro na kolor czerwony.

Na marginesie — mały apel do naszych władz modelarskich: Uruchomcie w imię rozwoju tej interesującej gałęzi modelarstwa produkcję silników większej pojemności z przeznaczeniem do modeli zdalnie sterowanych!

Stanisław Grabowski

Pałac Młodzieży — Warszawa

Małe lotnictwo za granicą



Prosty „autopilot" kursu, opracowany przez modelarzy angielskich: D — wirująca tarcza giroskopu (średnica — 40 mm, ciężar — 50 G) osadzona na wale silnika, E — sprężyna centrująca, F — ster kierunkowy, B-B — wahliwe zawieszenie silnika (łoże duralowe). Osie A-A, B-B i C-C — równoległe do odpowiednich osi obrotu modelu przechodzących przez jego środek ciężkości). Opisane urządzenie w pełni zastępuje dotychczas stosowane złożone systemy samoczynnego sterowania modeli i zostało wypróbowane w locie.

★

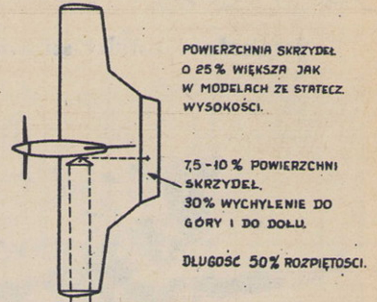
* 19 sierpnia br. Władimir Wasilczenko ustanowił w Charkowie rekord ZSRR w kategorii modeli szybkich na uwięzi z silnikiem do 2,5 cm³ wynikiem — 147,542 km/h.

W tym samym dniu Oleg Gajewski uzyskał modelem szybkim na uwięzi (silnik 10 cm³) rekordowy wynik — 203,291 km/h. (W)

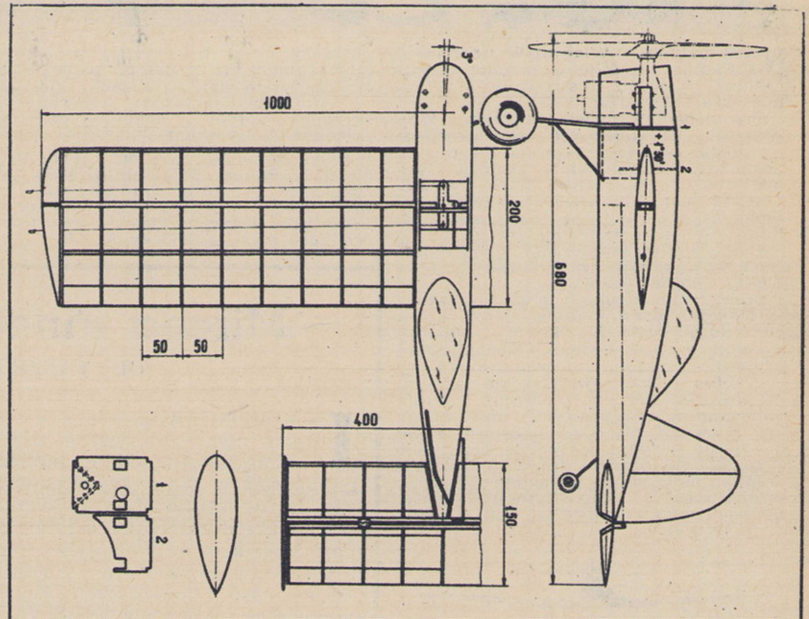
AKROBACYJNE MODELE NA UWIĘZI · 4 ·

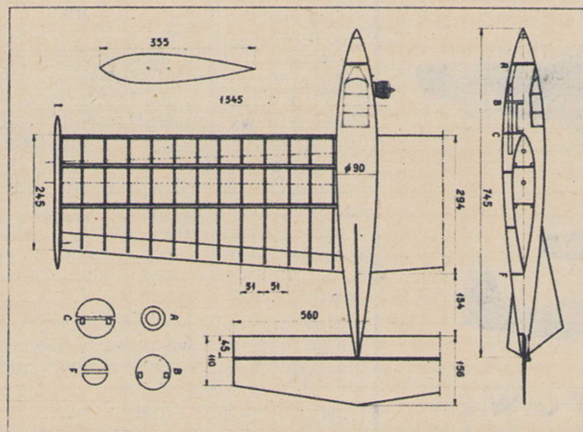
Kończąc cykl, podajemy kilka planów zagranicznych modeli akrobacyjnych, które mogą być przykładami rozwiązań konstrukcyjnych dla naszych modelarzy.

Z prawej: proporcje modelu akrobacyjnego na uwięzi o układzie bezogonowym.



Poniżej: włoski model akrobacyjny na uwięzi na silnik o pojemności od 5 do 10 cm³.



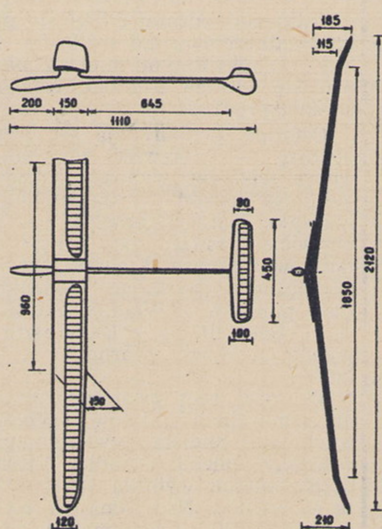


Z lewej: model akrobacyjny na uwięzi konstrukcji W. Musciano (USA). Silnik o pojemności od 5 do 10 cm³. Kształt kadłuba wzorowany na współczesnych samolotach naddźwiękowych.

Zwycięski szybowiec z mistrzostw NRD

SZYBOWIEC A-2 konstrukcji Horsta Schulze (Schönhagen), mistrza NRD na rok 1956. Schulze jest autorem ostatnio wydanej w NRD broszury pt. „Aerodynamika i model latający", zawierającej ciekawe materiały do obliczania szybowców A-2.

Dane techniczne zwycięskiego modelu: powierzchnia skrzydeł — 29,80 dcm², profil — ZFK 7406 (własny), wydłużenie — 15, powierzchnia statecznika poziomego — Go 417, ciężar — 460 G, obciążenie jednostkowe — 13,6 G/dcm².







Balonem W NIEZNANE

FRANCISZEK JANIK (4)

Zameldował telefonicznie do władz bezpieczeństwa o naszym przybyciu i zajął się nami. Kazał żonie rozpalić ognisko, syna posłał do spółdzielni po cukier, herbatniki, biały chleb i częstował wszystkim co miał w domu.

Gdy się posililiśmy, dał nam świeżą bieliznę i ubranie. W tym czasie nasze ubrania suszyły się przy ognisku. Cała wieś zbiegła się do sołtysa, by nas oglądać. Ale nikt nie śmiał wejść do izby, więc zaglądano przez okna i uchylone drzwi. Dwom rzeczom ogromnie się dziwiłem. Po pierwsze: w takim odludziu i tak marnej wiosce jest telefon, po drugie — sołtys na nasze zapytanie jak daleko stąd do Warszawy podał nam współrzędne geograficzne swojej wsi. No, pomyślałem sobie, nie wielu jest warszawiaków, którzy znają szerokość i długość geograficzną naszej stolicy.

Byliśmy piekielnie zmęczeni i poprosiliśmy, aby nam wskazał gdzie możemy się przespać. Oczywiście, odstąpił nam swoje łóżko. Zapadliśmy w kamienny sen. Przed zmierzchem przebudziłem się i zauważyłem w oknach spłaszczone nosy przyciśnięte do szyb. To tłum oblegał chatę i oglądał nas tak, jak się ogląda cudaczne zwierzęta w ZOO. Zbudzono nas na kolację. Sołtys oświadczył, że na jutro rano kazał zebrać ludzi z dwóch wsi na poszukiwanie balonu. Przedstawiciele tych poszukiwaczy czekali na nas w drugiej izbie. Po kolacji wyszliśmy do nich, aby im wytłumaczyć gdzie lądowaliśmy. Podziwiali nas, że nie znając drogi nie potopiliśmy się w bagnach.

Nazajutrz, w środę rano, zebrał się tłum mężczyzn i kobiet. Była ładna pogoda. Sołtys podzielił ludzi na 5 grup, z których każda miała swojego komendanta. Objaśnił wszystkich gdzie mniej więcej trzeba szukać balonu i jak dać sygnał o jego odnalezieniu. Około godziny 9 wyruszyliśmy w drogę. Dano nam specjalne, plecione z kory trepki, strasznie szerokie — podobne do kaczych łap, w których można łatwiej chodzić po mokradłach. Inni ludzie z wyprawy również mieli na nogach te „kacze łapy". Około godziny 11 usłyszeliśmy gwizdek i głos rogu. Na horyzoncie wśród karłowatych sosenek wskazano nam biało-czerwony sztandar. Wszystkie grupy skierowały się w tę stronę. Okazało się, że tubylcy niezależnie od wyposażenia się na wyprawę w „kacze łapy", znali również „przejścia" wśród bagien, nie tonęli tak jak my dnia poprzedniego.

Balon odnalazła grupa prowadzona osobiście przez naszego sołtysa. Ludzie ci zrobili maszt z sosen i na szczycie tego masztu powiesili nasz proporzec. Zwróciłem uwagę jednemu z grupy, że kolor biały winien być na górze, a czerwony na dole. Ten odrzekł z przekonaniem, że „krasne" musi być zawsze na górze. Skoro zebrały się już wszystkie grupy, zarządzono odpoczynek. Posiadali wszyscy na powłoce balonu i zaczęto się posilać. Pokazało się słońce. W pewnej chwili zauważyliśmy grupę kilku ludzi zbliżających się do nas. Był to oficer NKWD i sekretarz partii z rejonu (starostwa), których przyprowadziło trzech gospodarzy. Przybyli, by naocznie stwierdzić fakt lądowania balonu. Przedstawiliśmy się nawzajem i zaczęła się narada.

Mimo wysiłku kilkudziesięciu ludzi nie było mowy o wyniesieniu powłoki. Postanowiono więc pozostawić powłokę na miejscu, aż do nastania mrozów, gdy moczary zamarzną, a wynieść tylko sieć, kosz, klapę i instrumenty, z których najważniejszym był zaplombowany barograf, mapy i inne drobiazgi. Powrót był uciążliwy. Ludzie obciążeni, mimo „kaczych łap", zapadali się często i jeden drugiemu pomagał przy wydostaniu się z błota. Wyprawa wróciła na godzinę 14 do wsi, gdzie rozpostarto sieć i inne części balonu celem przesuszenia. Podziękowaliśmy serdecznie wszystkim za pomoc i poszliśmy do sołtysa na obiad.

Wówczas to, idąc przez wieś zauważyłem, że wszystkie domy drewniane, kryte strzechą, są jednopiętrowe. Właściwe mieszkania są na piętrze, a parter stanowiły wozownie, stodoły i szopy. Na moje zapytanie, dlaczego tu tak budują domy, odpowiedziano mi, że w zimie warstwa śniegu sięga ponad 2 metry i cały ten parter znajduje się pod śniegiem.

Pod wieczór pożegnaliśmy miłych gospodarzy i razem z oficerem bezpieczeństwa i sekretarzem partii udaliśmy się w drogę do starostwa w Czaroziero, odległego o 95 km. Podróż tę odbywaliśmy na dwóch wózkach dwukołowych z budą jak w naszych dorożkach. Resztki balonu wiózł osobny wóz. Noc ciemna, padał deszcz, droga była wyłożona dylami. Podziwiałem instynkt koni, które nie potykały się na okrągłych balach ułożonych w poprzek drogi, mimo, że wiele ich już brakowało. Po kilku godzinach zajechaliśmy do szkoły w jakiejś wiosce.

Nauczyciel, kierownik szkoły i jego żona przyjęli nas bardzo gościnnie. Pokazywano nam klasę (jedyną), podręczniki i pomoce naukowe.



Urządzenie szkoły było prymitywne, ale zważywszy, że wsie liczą tam po kilkudziesięciu mieszkańców, podziwiałem ten postęp. Przecież na pewno za Rosji carskiej szkół tutaj nie było i wszyscy mieszkańcy byli analfabetami. Mówiłem później do Hynka: Musisz przyznać, że jednak bolszewicy dbają o oświatę.

Cały następny dzień (czwartek) byliśmy w drodze. Co kilka godzin zmieniano konie w zaprzęgu. Na obiad zatrzymaliśmy się znów w szkole. Pod wieczór zajechaliśmy wreszcie do Czaroziera. Ulokowano nas w nowowybudowanym Domu Ludowym. Był to obszerny budynek drewniany, jeszcze nie wykończony. Opieką otoczył nas towarzyszący nam od miejsca lądowania sekretarz partii.

Przede wszystkim udaliśmy się na pocztę, by nadać telegram do ARP o naszym lądowaniu. Sekretarz partii zawiadomił aeroklub w Moskwie. Tu dowiedzieliśmy się, że w okolicy lądował drugi balon polski — my jednak lądowaliśmy dalej. Ale mała to pociecha, bo nie wiadomo, gdzie lądował najgroźniejszy nasz konkurent, Belg Ernest Demuyter. Na poczcie zagadnął nas po polsku pewien skromny obywatel. Okazało się, że to warszawiak, syn kupca z ulicy Wroniej. Wypytywał o Warszawę, ale ponieważ nasza rozmowa zwracała uwagę obecnych, niechętnie ją podtrzymywaliśmy. Wkrótce zgotowano nam wspaniałą kolację i nawet zaproszono gości na zabawę taneczną urządzoną na naszą cześć. Kolacja była suta i z wódką, a potrawy bardzo tłuste. Rozchorowałem się na żołądek i nie mogłem brać udziału w zabawie.

Nazajutrz (piątek) byliśmy przyjęci przez komendanta rejonu. W dużej sali przy stole siedzieli kierownicy różnych resortów. Nas posadzono na końcu stołu pokrytego czerwonym suknem, co na mnie zrobiło duże wrażenie, gdyż u nas przyzwyczajony byłem do sukna zielonego. Po kilkunastu minutach wszedł na salę komendant (odpowiednik naszego przedwojennego starosty). Oficjalna rozmowa nie trwała długo. Zaprosił nas na obiad i zapowiedział, że juro odlecimy samolotem do stacji kolejowej. Obiad był uroczysty, w towarzystwie wszystkich miejscowych urzędników. W międzyczasie zawiadomiono Hynka, że jest do niego telefon na poczcie. Był to Burzyński, który telefonował z Pieczeńska. Nie wiadomo było nic o trzeciej polskiej załodze — Januszu i Brenku. Dowiedzieliśmy się jednocześnie przez radio, że Demuyter lądował za Moskwą, czyli na wschód od nas. Wobec tego postanowiłem przeliczyć naszą odległość od Warszawy po wielkim kole, czyli po ortodromie zgodnie z regulaminem — i dokończyć w dzienniku trasę lotu. Długość drogi po trasie wynosiła 1 680 km. Odległość nie najgorsza, ale wyczuwałem, że Demuyter zaleciał dalej.

W sobotę rano przyszedł do nas młody zawiadowca portu lotniczego i oznajmił, że samolot już czeka. Port lotniczy stanowiła budka z masztem, na którym powiewała „kicha". Ubierając się zauważyłem kątem oka, że zawiadowca portu dał znak naszemu opiekunowi, aby nas zrewidował czy nie mamy broni. Sekretarz partii dał mu jednak znak głową, że to jest zbyteczne. Pożegnaliśmy się serdecznie z naszymi gospodarzami, dziękując im za gościnne przyjęcie i udaliśmy się na lotnisko, a właściwie lądowisko odległe o paręset metrów, gdzie stał na wolnych obrotach „kukuruźnik", a obok może dwudziestoletni pilot. Foteli i pasów nie było — posadzono nas na paczkach poczty.

Z początku pokpiwałem sobie w duchu z tego prymitywu. Zawiadowca dał znak startu i oczami wskazał chmury. Zrozumiałem o co chodzi i zaraz się o tym przekonałem. Samolot po paru minutach znajdował się w gęstej mgle. I tu zacząłem podziwiać, że piloci wojskowi mają wspaniały trening wożąc pocztę wśród tych błot, gdzie dojechać trudno i że nie trzeba wcale bogatych portów, aby utrzymać komunikację lotniczą w okolicach mało dostępnych i wreszcie podziwiałem samego pilota, który bez radia, bez sztucznego horyzontu, tylko na zakrętomierz, busolę i kulkę chyłomierza leciał w chmurach. Po upływie niecałej pół godziny zredukował obroty i zaczął schodzić.

Po wyjściu z chmur rozglądam się za lotniskiem i nic nie widzę, a tu samolot ląduje na ściernisku. Podbiega kilku ludzi, zabierają paczki i przekazują pilotowi listy. Po paru minutach jesteśmy znów w chmurach, po czym lądujemy na lotnisku, gdzie widnieją hangary i budynek portowy. Serdecznie zaproszono nas do bufetu, podano różne smakołyki i zachęcano do jedzenia. Zastępca zawiadowcy portu, były baloniarz, wypytywał nas o różne szczegóły i był nam bardzo życzliwy. Gdy się dowiedział, że nie mamy wcale rubli na bilet kolejowy, zaofiarował się sam nas odprowadzić na dworzec. Odwoził nas „Fordem" do promu, a po przeprawie przez rzekę tym samym „Fordem" odwiózł nas na stację. Tu kupił bilety do Leningradu za swoje pieniądze i wsadził nas do pociągu. Poprosiliśmy go o adres, aby móc zwrócić mu dług.

W Leningradzie byliśmy rano w niedzielę. Chcieliśmy na dworcu wynająć taksówkę, ale było ich tylko kilka i zostały wnet rozchwytane. Dorożek konnych było sporo, ale na razie nie mieliśmy pieniędzy. Wsiedliśmy do tramwaju jadącego na „Niewski Prospekt". Tu zauważyłem, że żołnierze nie biją tak czołobitnie do dachu oficerom, jak u nas i że obok oficera może siedzieć prosty żołnierz. Hynek wręczył konduktorce dolara, bo innych pieniędzy nie mieliśmy. Nie chciała przyjąć, ale za namową „publiki", że to przecież po oficjalnym kursie — wydała nam dwa bilety i 10 kopiejek.

Nie znaliśmy adresu naszego konsulatu i dopiero w konsulacie szwedzkim poinformowano mnie, gdzie się mamy udać. Konsul był jeszcze w łóżku; godzina 7 rano i niedziela. Przyjął nas bardzo gościnnie — wypożyczył swoją bieliznę, a mnie buty, bo te które dostałem od sołtysa nie nadawały się do apartamentów konsulatu. Po kąpieli, ogoleniu się i oczyszczeniu naszych ubrań zasiedliśmy do śniadania. Potem obwoził nas swoim samochodem po mieście.

Do konsulatu nadeszło zaproszenie na bankiet urządzony przez aeroklub w Moskwie. Burzyński pojechał, ale nam pilno było wracać do codziennej pracy i przegapiliśmy jedyną okazję zobaczenia stolicy ZSRR. O Januszu jeszcze nie było wiadomości, co nas niezmiernie martwiło, bo znaliśmy własne przygody. Z Leningradu wyjechaliśmy w poniedziałek wieczorem do Warszawy. Tu zgotowano nam serdeczną owację na Dworcu Wschodnim.

Pieniądze za bilety do Leningradu zwrócił uczynnemu zastępcy zawiadowcy portu konsul, a powłoka balonu została odesłana podczas zimy. W zawodach tych zwyciężył Demuyter, Janusz zdobył drugie miejsce, a nam przypadło czwarte.

KONIEC



Z lotu po kraju

Honorowe odznaczenie

DO Rady Samolotowej ARP, poprzez Zarząd Główny LPŻ, wpłynęło pismo komendanta szkoły szybowcowej w Fordonie (L. dz. 397/56) o przyznanie honorowej Odznaki Pilota Samolotowego Ob. Czesławowi Zarębskiemu. Nie chcemy wnikać, czy odznaka taka będzie przyznana czy też nie i nie chcąc w niczym obrazić ob. Zarębskiego — chcielibyśmy tylko zapoznać Czytelników z poparciem wniosku przez ZW LPŻ Bydgoszcz.

„Ob. Zarębski jako długoletni członek Zarządu Wojewódzkiego LPŻ przyczynił się do rozwoju czytelnictwa „Przyjaciela Żołnierza" poprzez wprowadzenie i kierowanie ruchem współzawodnictwa na odcinku prenumeraty. Poza tym wykazuje stałą troskę o rozwój organizacji w podległych jemu placówkach łączności. Mając na uwadze wkład pracy wymienionego w rozwoju naszej organizacji Zarząd Wojewódzki popiera wniosek Rady Aeroklubu o przyznanie honorowej Odznaki Pilota".

Osobiście jestem członkiem Związku Wędkarskiego i jak wszyscy wiedzą, kieruję ruchem współzawodnictwa na odcinku prenumeraty „Sztandaru Młodych". Nie jestem zarozumiały, ale wydaje mi się, że moje władze nadrzędne powinny co rychlej wystąpić z wnioskiem o przyznanie mi honorowej odznaki skoczka spadochronowego. **(tck.)**

NAGRODĘ TYGODNIA

(książkę) otrzymuje ob. Roman Gajos za korespondencję pt. „Nietoperz z Gór Świętokrzyskich".

„NIETOPERZ" Z GÓR ŚWIĘTOKRZYSKICH

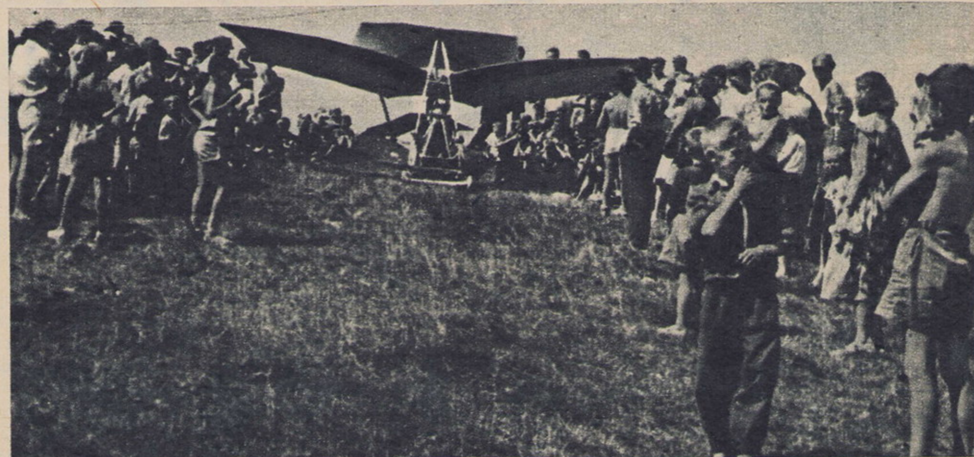
W miejscowości Bieliny (21 km od Kielc) odwiedziliśmy Stanisława Chlewickiego, który zbudował mięśniolot. Jest on wykonany z drewna leszczynowego i jodłowego. Płat górny ruchomy, jednodźwigarowy z kesonem pokrytym fibrą prasowaną. Pozostała część skrzydeł wraz z usterzeniem pokryta płótnem lnianym. Na uwagę zasługuje system napędu mięśniolotu i sterowania. Przez poruszanie drążka oburącz (od siebie i do siebie) zostają wprowadzone w ruch ruchome skrzydła. Ster wysokości poruszany jest pracą nóg, a ster kierunkowy za pomocą dźwigni uruchamianej w międzyczasie prawą ręką. Miejsce dla pilota jest umocowane na specjalnym wiązaniu, w środku ciężkości. Konstruktor wykonał szereg prób na wzgórzach w okolicach Bielin, które jednak nie dały pożądanych rezultatów.

Dane techniczne: rozpiętość — 6,5 m, powierzchnia nośna — 7,25 m², długość — 3,5 m, wysokość — 2,10 m, ciężar własny — 45 kG.

Warto dodać, że S. Chlewicki już w okresie przedwojennym zbudował podobny płatowiec o rozpiętości 9 m, na którym podobno przeleciał odległość około 200 m na wysokości 5 m. Lot ten zakończył się złamaniem usterzenia i rozbiciem konstrukcji. Pilot nie odniósł żadnych obrażeń. Na uwagę zasługuje też dom konstruktora, którego szczyt jest bardzo wysoki i przystosowany do budowy wspomnianych mięśniolotów.

W dniu 7 października br. gościliśmy S. Chlewickiego na lotnisku w Masłowie. Przy okazji przeleciał się na szybowcu typu „Żuraw", za co był bardzo wdzięczny. Zapoznał się także z konstrukcją szybowców i samolotów. Przy pożegnaniu zaleciliśmy ostrożność i zaniechanie dokonywania dalszych prób, gdyż konstrukcja „Nietoperza" budzi ze względów wytrzymałościowych bardzo poważne zastrzeżenia.

ROMAN GAJOS



Jedna z prób wzlotu skrzydłowca Stanisława Chlewickiego. Należy stwierdzić, że fakt opracowania tej konstrukcji przez amatora-samouka szeroko spopularyzował lotnictwo wśród okolicznych wsi i osad. Lepiej — niż to czyni dotychczasowa urzędowa propaganda lotnictwa na wsi.

Meldunek ostrowiaków

TRUDNE warunki pracy Aeroklubu Ostrowskiego, spowodowane początkowo pracą na dwóch lotniskach, a następnie na jednym, gdzie trwają jeszcze prace budowlane, odbiły się na szkoleniu lotniczym młodzieży, a tym samym na wykonaniu tegorocznego planu. A mianowicie nie wykonali swoich zadań szybownicy w szkoleniu do klasy II, bo tylko w 71 proc.

Pozostałe sekcje spisały się dużo lepiej; zarówno szkolenie spadochronowe do klasy III, jak plan treningu spadochronowego wykonano w 100 proc. Podobnie sekcja samolotowa zdała doroczny egzamin. Dla ilustracji podaję kilka konkretnych danych, potwierdzających pracę sekcji: w eskadrze I wg programu od 0—25 godzin wykonano 100 proc. planu i szkolenie trwa nadal, tak jak i w eskadrze II i IV; eskadra III wg programu od 0—50 godzin wykonała plan roczny w 100 proc. Aeroklub skierował 16 pilotów do OSL, co stanowi 130 proc. planu rocznego.

Poza tym zainteresowano się ostatnio pracą modelarzy. Istniejącą dotychczas modelarnię lotniczą przy ZP LPŻ przyłączono do aeroklubu i w jej rozwoju pomagają doświadczeni piloci.

U. P. — Ostrów Wlkp.

W SPRAWIE PRZYSZŁOŚCI LOTNICTWA SPORTOWEGO

MIMO tego, że polskie lotnictwo sportowe przeżyło już wiele i to nie bardzo szczęśliwych reorganizacji, sytuacja w jakiej znajduje się ono w chwili obecnej stawia nas przed koniecznością nowej zmiany organizacyjnej. Wszelkie zło jakie wytworzyło się w dotychczasowej organizacji i pracy lotnictwa sportowego jest dobrze wszystkim znane. Było ono przedmiotem dyskusji wielu, niestety bezowocnych dyskusji, że bezcelowe byłoby przypominanie tego o czym wszyscy doskonale wiedzą.

Warto jednak przypomnieć ostatnią, najbardziej chyba niekorzystną dla rozwoju lotnictwa sportowego reorganizację jaką było wcielenie Ligi Lotniczej do LPŻ oraz skutki jakie ta reorganizacja za sobą pociągnęła. Jest rzeczą zupełnie pewną, że lotnictwo sportowe, mimo, że ma szyld LPŻ — faktycznie jednak i organizacyjnie czuje się niezwiązane z tą organizacją, czego dowodem jest ciągła i nieprzerwana „wojna" pomiędzy pionem lotniczym i pozostałymi pionami LPŻ na wszystkich szczeblach do ZG włącznie. Jest to objaw bardzo niekorzystny i na pewno nie mógł wpłynąć dodatnio na rozwój lotnictwa sportowego, tym bardziej, że i w samym pionie lotniczym nienajlepiej się dzieje.

Dlatego też należy skończyć z narzekaniami i pokątnymi dyskusjami. Stawiam konkretne wnioski:

1. Lotnictwo sportowe, ze względu na przykre doświadczenia lat ubiegłych oraz charakter i specyfikę efektywnej działalności tej dziedziny sportu, należy bezwzględnie i całkowicie oddzielić i uniezależnić od LPŻ, a jako kierowniczą, naczelną i centralną władzę nad wszystkimi ośrodkami lotnictwa sportowego ustanowić ARP, którego zakres działania i kompetencje należy rozszerzyć do właściwego poziomu.

2. Kierownictwo ARP wyłonić należy spośród najbardziej znanych i cenionych działaczy i pracowników lotnictwa cywilnego i sportowego, cieszących się dużym autorytetem i szacunkiem wśród całej kadry lotnictwa sportowego. Z jednym zastrzeżeniem, że byliby to ludzie, którzy nie skompromitowali się w minionym okresie nieudolną działalnością. Ludzi tych powinny wytypować, a następnie wybrać i zatwierdzić jako władze naczelne ARP, poszczególne ośrodki lub zespoły ośrodków lotnictwa sportowego (aerokluby) w formie wyborów.

3. Należy bezwzględnie znieść dotychczas praktykowany sposób narzucania ośrodkom lotnictwa sportowego kierownictwa wojskowego w postaci oficerów czynnej służby, którzy — jak wykazały doświadczenia ubiegłych lat — w większości przypadków nie są dobrymi gospodarzami na naszych cywilnych podwórkach.

4. Kierownicy poszczególnych ośrodków lotnictwa sportowego powinni być wybierani przez cały skład osobowy danego ośrodka (jak do władz ARP), spośród własnych pracowników — działaczy lub innych osób, które wg zdania ogółu nadawałyby się na to stanowisko (społecznie lub etatowo) i wyraziłyby na to zgodę.

Należy konieczne wyłonić faktyczne i czynne, a nie jak dotychczas w wielu przypadkach fikcyjne i nominalne, Rady Aeroklubów oraz radę naczelną ARP — z ludzi, którzy mogliby zlikwidować zacofanie techniczne i gospodarcze oraz umiejętnie i możliwie jak najszybciej tak pokierować lotnictwem, aby nastąpił jego rozwój.

Przed ARP stoi szereg następujących ważnych zagadnień do rozwiązania:

a) Przejęcie na rzecz lotnictwa wszystkich ośrodków jakimi dysponowała LPŻ.

b) Ustalenie faktycznych potrzeb finansowych, materiałowych i sprzętowych w świetle zadań i możliwości poszczególnych aeroklubów i szkół.

c) Stworzenie faktycznej, jednolitej bazy rozwoju technicznego i zaopatrzenie lotnictwa sportowego w sprzęt przez ponowne utworzenie Centralnego Studium Samolotów lub przez reorganizację któregoś z istniejących zakładów projektodawczo-eksperymentalnych oraz nawiązanie kontaktów z konstruktorami zagranicznymi.

d) Rozpatrzenie przydatności, perspektyw rozwoju i opłacalności produkcji śmigłowców w najbliższej przyszłości.

e) Kierownictwo ARP będzie musiało dokładnie przeanalizować perspektywy zastosowania lotnictwa sportowego w poszczególnych gałęziach gospodarki narodowej i pod tym kątem widzenia ustawić działalność i szkolenie w aeroklubach, aby oprócz sportu lotnictwo znalazło wreszcie swoje miejsce i konkretne zadania w budowie socjalistycznego jutra Polski. Dotychczasowy udział pilotów sportowych w istniejącej eskadrze gospodarczej i lotnictwie sanitarnym jest w porównaniu do ilości wyszkolonych pilotów bardzo znikomy.

f) ARP powinien rozpatrzyć wniosek o częściową odpłatność podstawowego szkolenia samolotowego i szybowcowego, tak jak to jest praktykowane np. w szkoleniu samochodowym (a jest ono przecież znacznie tańsze od szkolenia samolotowego). Opłaty te powinny być przystępne, przy czym należy przewidzieć zwolnienie od opłat w niektórych przypadkach.

g) Kierownictwo ARP powinno przedyskutować możliwości przeszkolenia szerszego ogółu młodzieży w Polsce przez zorganizowanie np. szkolenia dojazdowego (szybowcowego) na lotniskach, lądowiskach, i terenach przygodnych w województwie, na terenie którego znajduje się dany aeroklub. Można w tym celu wykorzystać wiele zlikwidowanych ośrodków szkoleniowych.

h) Kierownictwo ARP powinno poddać pod szeroką dyskusję dotychczasowe założenie w planowaniu szkolenia, współzawodnictwa oraz program szkolenia i dokumentację lotną.

i) ARP jako naczelna władza lotnictwa sportowego powinien równocześnie popierać i umożliwiać jak najszerszą inicjatywę podległych sobie aeroklubów i szkół w dziedzinie gospodarczo-finansowej oraz środków zdobywania dodatkowych funduszów przez organizowanie imprez dochodowych, odpłatnych lotów usługowych, a także utworzyć pewien system premiowania prac za właściwą eksploatację sprzętu, która pozwoliłaby na przedłużenie resursu, oszczędność materiałów pędnych itp.

j) ARP obowiązany byłby tak pokierować polityką kadrową, aby stworzyć pracownikom możliwość stałego i osiadłego życia i pracy bez ciągłej „cyganerii". Ponadto należałoby stworzyć możliwości jednolitej i estetycznej prezencji (wprowadzenie umundurowania) kadry etatowej z oznaczeniem stopnia i odznak umiejętności lub stanowiska (za fundusze zdobyte własnymi środkami poszczególnych ośrodków).

k) ARP obowiązany byłby opracować projekt przepisów dotyczących spraw emerytalnych, rentowych i wypadkowych, przedstawić ten projekt do ogólnej dyskusji, a następnie z ewentualnymi poprawkami przedłożyć tę sprawę w postaci wniosku do zatwierdzenia Radzie Państwa. We wniosku tym należy uwzględnić zabezpieczenie materialne starej i już wysłużonej kadry lotnictwa sportowego.

l) ARP powinien publikować wszystkie ważniejsze wnioski lub kwestie sporne na łamach prasy lotniczej.

LESŁAW GOŁĘBIOWSKI
Pilot — instruktor samolotowy
Aeroklub Gliwicki

RECENZJE

Mgr inż. Kazimierz Głębicki: WYPOSAŻENIE SAMOLOTU, Część I — Przyrządy pokładowe i ich zabudowa na samolocie, stron 509 + 1 nlb. rysunków 396, tablic 72, cena 25,05 zł; **Część II — Hydrauliczne i pneumatyczne instalacje energetyczne na samolocie,** stron 388, rysunków 271, tablic 42, cena 16,30 zł; nakład każdej części: 800 + 75 egzemplarzy; wydrukowane metodą Rotaprint; Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Łódź — Warszawa 1955 r.

OMAWIANA praca stanowi część skryptu „Wyposażenie samolotu" i zawiera materiał odpowiadający wykładom Autora na Wydziale Lotniczym oraz częściowo — zwłaszcza Część I — na Wydziale Mechaniki Precyzyjnej Politechniki Warszawskiej. Zamieszczony w skrypcie materiał jest rozszerzony w stosunku do wykładanego ze względu na to, że w języku polskim nie ma w ogóle prac na ten temat. Wydana w 1936 r. książka dr inż. J. Pawlikowskiego jest całkowicie wyczerpana i poza tym zupełnie przestarzała. Nieliczne artykuły zamieszczane w naszej prasie technicznej, nie tylko lotniczej, są zawarte w zestawieniu literatury w Części I.

Część I dzieli się na dziewięć rozdziałów. Rozdział I — „Ogólne wiadomości o lotniczych przyrządach pokładowych" — omawia klasyfikację przyrządów pokładowych, warunki pracy i ogólne wymagania stawiane przyrządom pokładowym, błędy wskazań przyrządów pokładowych, jak na przykład rurek Bourdona, membran, mieszków sprężystych, mechanizmów, przekładni itp., jak również szczegóły rozwiązań konstrukcji wspólnych elementów, jak na przykład puszek wskaźników, końcówek, tarcz, wskazówek itp. W rozdziale II — „Przyrządy zespołu napędowego" — objaśniono zasady pomiarów wielkości nieelektrycznych metodami elektrycznymi, pomiarów ciśnienia, temperatur, liczby obrotów, ilości i zużycia paliwa itp., przy czym wskazano schematy przykładowych rozwiązań konstrukcyjnych odpowiednich przyrządów pokładowych: manometrów, termometrów, kontrolerów silnika, obrotomierzy, analizatora spalin, paliwomierzy itp.

Rozdział III — „Przyrządy pilotażowe ciśnieniowe" — zawiera omówienie pomiarów wysokości, prędkości poziomej i pionowej, liczby Macha oraz objaśnienie typowych konstrukcji wysokościomierzy barometrycznych, wariometrów, prędkościomierzy, machometrów, przy czym wskazano urządzenia do kontroli iprzeprowadzania prób tych przyrządów pokładowych. W rozdziale IV — „Przyrządy nawigacyjne" — objaśniono własności busoli magnetycznej i ziemskie pole magnetyczne oraz omówiono szczegółowo busole magnetyczne i busole odległościowe. Rozdział V — „Przyrządy giroskopowe" — podaje ogólne własności giroskopu oraz opisuje zakrętomierz, sztuczny horyzont, giroskopowy wskaźnik kursu i busolę giroskopową. W rozdziale VI — „Piloty automatyczne" — zawarto omówienie ogólnych zasad działania i zespołów składowych pilota automatycznego, pilotów automatycznych trójosiowych i stabilizatorów kursu. Rozdział VII — „Przyrządy pokładowe płatowcowe i różne" — gromadzi informacje o przyrządach kontroli instalacji pokładowych i wskaźnikach położenia ruchomych elementów samolotu, to jest klap, podwozia itp., jak również o przyrządach specjalnych, na przykład: przyspieszeniomierzach,

nawigatorach automatycznych, wskaźnikach wysokości kabin szczelnych samolotów wysokościowych: tu podano też nieco danych o najnowszych próbach — na przykład z przyrządami elektronowymi.

W rozdziale VIII — „Zabudowa przyrządów pokładowych na samolocie" — zawarto informacje przydatne zwłaszcza dla konstruktorów samolotów o rozmieszczeniu i zamocowaniu wskaźników przyrządów pokładowych na tablicy, o instalacjach i sposobach zabudowy poszczególnych przyrządów pokładowych oraz o kontroli przyrządów pokładowych na samolocie. Rozdział IX — „Dane liczbowe" — zawiera zestawienie głównych materiałów stosowanych w budowie przyrządów pokładowych (11 tablic), zestawienie danych dotyczących typowych przyrządów pokładowych (8 tablic), wymiary gabarytowe niektórych typowych zespołów przyrządów pokładowych (5 tablic), dane liczbowe do przeprowadzania kontroli przyrządów pokładowych (10 tablic). Wykaz literatury zamieszczony w zakończeniu tej Części zawiera 24 pozycji. Errata dotyczy tylko niewłaściwego umieszczenia rysunków w stosunku do tekstu.

Część II dzieli się na dziesięć rozdziałów. W rozdziale I — „Ogólne wiadomości o energetycznych instalacjach na samolocie" — pokazano ciekawe i poglądowe porównania instalacji energetycznych różnych rodzajów oraz omówiono zasady działania instalacji hydraulicznej i instalacji pneumatycznej wskazując podstawowe schematy stosowane w konstrukcjach lotniczych. Rozdział II — „Hydraulika instalacji" — zawiera zestawienia własności cieczy stosowanych w instalacji hydraulicznej i podstawowe zależności potrzebne do obliczenia hydraulicznego instalacji, jak na przykład opory przepływu w przewodach rurowych i przez szczeliny oraz zagadnienia uderzenia hydraulicznego, impulsu hydraulicznego itp.

W rozdziale III — „Źródła energii" — omówiono ogólne charakterystyki pomp hydraulicznych i poszczególne ich rodzaje, jak na przykład pompy zębate, śrubowe, tłokowe, łopatkowe, sprężarki powietrzne oraz zabezpieczenie zarównopomp hydraulicznych jak i sprężarek powietrznych przed przeciążeniem. Rozdział IV — „Mechanizmy wykonawcze" — zawiera informacje o dźwignikach o ruchu liniowym i ich elementach, jak na przykład uszczelnieniach, zamkach unieruchomiających tłoki, tłumiki końcowego ruchu tłoka, itp., o dźwignikach o ruchu obrotowym jak również o silnikach hydraulicznych i pneumatycznych. W rozdziale V — „Urządzenia rozdzielcze" — objaśniono zasady działania rozdzielaczy uruchomianych bezpośrednio i zdalnie instalacji hydraulicznych i pneumatycznych. Rozdział VI — „Zawory" — dotyczy zaworów maksymalnych, redukcyjnych, zwrotnych, przełączających i specjalnych. W rozdziale VII — „Różne zespoły instalacji energetycznej" — zawarto omówienia zamków hydraulicznych i mechanicznych, przekaźników ciśnieniowych, synchronizatorów ruchu mechanizmów wykonawczych itp. Rozdział VIII — „Elementy sieci instalacji energetycznych" — zawiera omówienia zbiorników, zasobników, filtrów, przewodów sztywnych i giętkich oraz ich połączeń i mocowań w samolocie. W rozdziale IX — „Zastosowanie instalacji energetycznych na samolocie" — podano przykłady instalacji napędu podwozia mechanizacji skrzydła, układów serwosterowania, napędów zasłon chłodnic, drzwi bombowych itp. W rozdziale X — „Zasady projektowania instalacji energetycznych samolotu" — podano zasady ustalania sił zewnętrznych i wymiarów dźwigników oraz wydajności źródeł energii, obliczeń hydraulicznych, rozmieszczania i zabudowy instalacji na samolocie oraz przeprowadzania prób instalacji. W zakończeniu podano 10 tablic zawierających dane liczbowe dotyczące wymiarów różnego rodzaju uszczelek gumowych, filtrów, pomp, ciężarów poszczególnych elementów i zespołów oraz przewodów giętkich. Wykaz literatury zawiera 6 pozycji. Erraty nie zamieszczono.

Zestawiony powyżej przegląd materiału zawartego w obydwu częściach — świadczy dobitnie o przydatności omawianej pracy nie tylko dla studentów Wydziału Lotniczego Politechniki Warszawskiej, lecz także dla pracowników przemysłu lotniczego, zarówno w biurach konstrukcji osprzętu jak i płatowców. Wydanie jej jako skryptu w nakładzie tak skromnym wydaje się pomyłką. Praca zasługuje w pełni na wydanie drukiem, w większym nakładzie, dla zaspokojenia potrzeb wszystkich zainteresowanych. Podkreślić przy tym trzeba, że żywotność książki nie zmniejszy się przez wiele lat, dlatego nakład jej musi być odpowiednio ustalony. Duża liczba tablic zawierających dane charakterystyczne i obrysy poszczególnych urządzeń i elementów pozwala na wykorzystywanie omawianego skryptu przy projektowaniu w charakterze „podręcznego" informatora. Przejrzyste, pomysłowe i poglądowe rysunki i schematy układów i urządzeń ułatwiają przyswojenie zawartego w pracy materiału przy czym trzeba podkreślić ich bardzo staranne wykonanie graficzne. Duża dbałość o prawidłowe mianownictwo poszczególnych elementów i urządzeń przyczyni się do utrwalenia wśród użytkowników skryptu właściwych nazw i określeń przyjętych i stosowanych w technice lotniczej.

Przy skrupulatnym przeglądaniu skryptu znaleźliśmy szereg, drobnych na ogół, błędów, które — właściwie — powinny być wychwycone przez korektę wydawnictwa i ujęte w erracie, na przykład: Km, Kg, Km/h, obr./min., kg/cm², Brigs, Bernouilli, brąz barytowy, skrętomierz, ilość zębów, silicony, zmiana skoku śmigła, częstość, pompa próżniowa płytkowa itp. Z poważniejszych usterek trzeba wymienić: Część I: rys. I — 36 — błędne wymiary (A); rys. II — 47 — brak końcówki puszki wskaźnika do ciśnienia statycznego (odnośnik 11 nie jest właściwie nazwany); rys. VIII — 13 — nie odpowiada treści zawartej obok (obydwie części amortyzatora są równej wysokości); tabl. VIII — 2 — zły wymiar H, brak oznaczenia typu wybitego na wieńcu części gumowej; rys. VIII — 18 — złe wymiary obramowania tablicy; tabl. IX-C-3 — brak wymiaru otworu nawkrętmocujący brak wymiaru otworu na wkręt mocujący. Część II: rys. VIII-13 — nie zgadza się z tekstem; rys. VIII-11 — błąd w schematycznym rysunku złącza rurowego; tabl. VIII-5 — brak danych dla średnicy 4 mm; tabl. II-1 — brak danych oleju transformatorowego.

Wskazane usterki dotyczą szczegółów i nie umniejszają w niczym wartości pracy omawianej, której nabycie i wykorzystywanie można gorąco polecić wszystkim fachowcom lotniczym w celu pogłębienia posiadanych wiadomości o wyposażeniu samolotu, zaś entuzjastom lotnictwa w celu uzyskania źródłowych i ścisłych pod względem technicznym informacji o zasadach działania i budowy urządzeń osprzętu lotniczego i jego zabudowy w samolocie.

Mgr inż. STANISŁAW MADEYSKI

O Żarze, jego brakach i możliwościach

DOCENIAMY wszyscy w pełni ogrom wysiłku, jaki musiało ponieść społeczeństwo, aby w okresie odbudowy zrujnowanego przez okupanta życia gospodarczego zdobyć się na tak poważną inwestycję jaką jest szkoła na Żarze. Dlatego najwyższy czas, abyśmy mieli z tego ośrodka pełne korzyści. Należy więc pomyśleć o jego dokończeniu. To, co w tej chwili jest rozbudowane i ma charakter stały, a więc budynek, meteo, wyciąg i hangar, to zaledwie początek. Barak mieszkalny, aczkolwiek czysty i staraniem kierownictwa szkoły estetycznie wewnątrz urządzony, na dalszą metę nie rozwiązuje problemu mieszkania dla pilotów, już choćby z tej przyczyny, że tylko część pokojów zaopatrzona jest w piece. Również prowizoryczny hangar na dole i garaż aż się proszą o gruntowny remont lub wybudowanie nowych i większych. Należałoby także pomyśleć o poszerzeniu lądowiska oraz o zlikwidowaniu nadmiernych spadków na trasie wyciągu. To są, moim zdaniem, najpilniejsze inwestycje.

Warto by również wyprowadzić z powijaków próby wykorzystania radia w szybownictwie. Żar doskonale nadaje się do tego rodzaju eksperymentów. A w tej dziedzinie zacofanie nasze jest wprost żenujące.

Następnym w kolejności wagi jest problem opracowania właściwego programu szkoły na cały rok. Specjalnie używam określenia — program, uważając, że termin „plan" w szybownictwie nie powinien mieć zastosowania. Pojęcie „plan" wiąże się nierozerwalnie z zagadnieniami produkcji i ma specyficzne znaczenie. Program roczny dla szkoły powinien być jak najbardziej ogólny. Nie może zawierać rozbicia na warunki czasowe, przeloty, przewyższenia odznaki itp., a co najwyżej określać przybliżoną ilość godzin do wylatania w roku, wynikającą z posiadanego przez szkołę sprzętu i jej realnych możliwości.

Dotychczas stosowana metoda planowania była z gruntu fałszywa i prowadziła do szeregu wypaczeń. W praktyce sprowadza się to do tego, że o ile szkoła czy aeroklub nie wykonał planu Srebrnych Odznak Szybowcowych, to automatycznie zaczyna się faworyzować tych pilotów, którzy przez zdobycie tych odznak przynoszą klubom punkty w ramach współzawodnictwa międzyklubowego. To nie jest zdrowy objaw.

Sezon lotny na Żarze można właściwie podzielić na dwa okresy: 1) od kwietnia do sierpnia i 2) miesiące jesienne. Okres pierwszy powinien być wykorzystany do szkolenia żaglowego i termicznego po III klasie. W miesiącach tych można by również przeprowadzić Mistrzostwa Polski Juniorów, o ile mają być one stale rozgrywane na Żarze. Natomiast okres jesieni powinien być stanowczo wykorzystany pod kątem latania na fali. Należałoby zaostrzyć kryteria przyjęć pilotów na turnusy jesienne oraz zapewnić odpowiednie zabezpieczenie techniczne: szybowce, barografy, ubrania futrzane i aparaturę tlenową.

Właściwie niewiadomo dlaczego, ale do tej pory „fala" na Żarze nie była należycie wykorzystana. Uzyskiwano przewyższenia powyżej 3 000 m nawet na „Salamandrach" czy „Komarach" ale nie zorganizowano jakiejś przemyślanej akcji w tym kierunku. Charakterystyczne dla fali na Żarze jest to że pierwsze zafalowanie występuje bardzo nisko, już nawet 100 m nad szczytem, a nieraz i niżej. W takich warunkach niepotrzebne jest holowanie szybowców za samolotem, a kontakt z falą można nawiązać przy starcie z lin gumowych. I to jest niewątpliwie przewaga Żaru nad Jelenią Górą. Należałoby zastanowić się nad tym i stworzyć wszelkie warunki, które gwarantowałyby pełne wykorzystanie możliwości Żaru również w okresie jesiennym, a przede wszystkim — przedłużyć okres lotny na Żarze do końca listopada lub nawet połowy grudnia.

MAREK PAWLUK — pil. szyb.

„SKRZYDLATA POLSKA" — ORGAN AEROKLUBU R.P.
WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny Jerzy R. Konieczny.

Kolegium redakcyjne: Paweł Elsztein, Tadeusz Malinowski, Jadwiga Sarnocińska, inż. Janusz Wojciechowski, Jerzy Zarębski (sekretarz redakcji). Opracowanie graficzne Stanisław Kopf.

Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Bracka 20a, tel. 6-61-01

Cena pojedynczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 32,60 zł.

Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie Urzędy Pocztowe oraz listonosze. Prenumerata „Skrzydlatej" na zagranicę wynosi: kwartalnie — 10,90 zł, półrocznie 21,80 zł, rocznie — 43,70 zł. Wpłaty przyjmuje PKWZ „Ruch", W-wa, ul. Wilcza 46, tel. 86481, konto PKO I-6-100020. Termin zgłaszania przedpłat do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych Redakcja nie zwraca. Ogłoszenia w tekście redakcyjnym w wymiarach do 50 cm², w cenie zł 9.— za 1 cm², przyjmuje Dział Zbytu Wydawnictw Komunikacyjnych w Warszawie, ul. Kazimierzowska 52, najpóźniej do środy w tygodniu poprzedzającym ukazanie się numeru.

Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego. Zam. 6639/C B-26

NUMER PODPISANO DO DRUKU 20 LISTOPADA 1956 R.

NAKŁAD 25 000 EGZ.

ODRZUTOWCEM po świecie

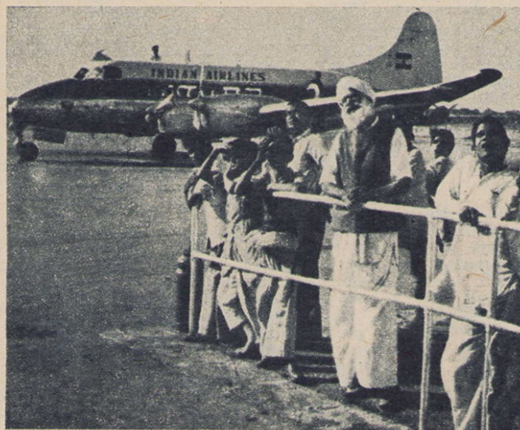
TUNELE NADDŹWIĘKOWE W MOSKWIE

Podczas pobytu w Moskwie, z okazji tegorocznego Dnia Lotnictwa ZSRR, grupa oficerów zwiedziła Wojskową Akademię Lotnictwa im. Żukowskiego.

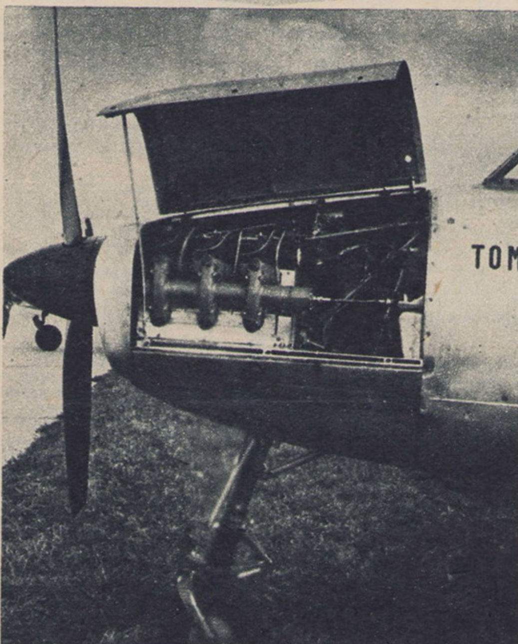
Szczególne zainteresowanie zwiedzających wzbudziła praca tunelu aerodynamicznego dla prędkości naddźwiękowych w zakresie liczby Macha = 3. Goście zostali również poinformowani, że na terenie Akademii znajduje się drugi tunel aerodynamiczny przeznaczony dla prędkości naddźwiękowych o liczbie Macha = 5. (P)

INDYJSKIE LINIE LOTNICZE

„Indian Airlines" posiadają w komunikacji wewnętrznej 8 samolotów brytyjskich typu „Heron". Łączą one Delhi z Jaipurem, Jodhpurem, Rajkotem, Ahmadabadem, Lahore, Agvą, Gwadiorem, Indorem i Bombajem.



TOM-8 Uzupełniając opis nowego samolotu CSR podajemy, że ma on silnik 6-cylindrowy Praha „Doris" o mocy startowej 235 KM przy 3 000 obr/min. Zaopatrzony jest w reduktor. Śmigło średnicy 2,4 m. Na zdjęciu niżej — silnik samolotu TOM-8 po zdjęciu osłony bocznej.



SAMOLOT ATOMOWY PRZYSZŁOŚCI

Znany popularyzator wiedzy prof. dr nauk technicznych G. Pokrowski (ZSRR) prowadząc rozważania na temat samolotów przyszłości (Ogoniok nr 44/56) uważa, iż w przewozie pasażerskim przyszłości na odległościach rzędu 10—20 tys. km dominować będzie samolot — zmiennopłat o prędkościach rzędu 2—3 tys. km/h. Wyraża przy tym nadzieję, że w przyszłości uczeni radzieccy zaprzęgną energię atomową do napędu samolotów.

W SKRÓCIE

● *3 września br. śmigłowiec Bell-H. 13 wykonał nad lotniskiem w Oklahoma (USA) lot bez lądowania w czasie 57 h 45 min. (W)*

● *1 września br. angielski czterosilnikowy bombowiec odrzutowy Vickers „Valiant" dokonał przelotu międzykontynentalnego z lotniska Lowring (USA) do Marham (W. Brytania) w czasie 6 h 15 min. (W)*

● *Prezes amerykańskiego towarzystwa „Bell Aircraft Corporation" Faneul oświadczył, że rakieta z ludźmi wyruszy na księżyc w 1917 r. Podał on przy tym do wiadomości, że w ciągu najbliższych pięciu lat USA przeznacza sumę 1 250 mln. dolarów na badania prowadzone w dziedzinie techniki rakietowej.*

●

Trzecim człowiekiem, który dotychczas dotarł do Bieguna Południowego, jest pilot amerykański George Dutch. Wystartował on z ośrodka badawczego Mc. Murdo Sund, odległego o 800 km od bieguna. Pobyt na biegunie trwał 45 minut. Poprzednikami G. Dutch'a byli: Amundsen (1911 r.) oraz R. Scott, którzy dotarli tam drogą lądową. (W)

LATAJĄCA TURBINA

Po różnych doświadczeniach z „latającymi dywanami" w USA, francuska wytwórnia SNECMA przystąpiła do prób z nowym statkiem powietrznym. Jest to po prostu silnik turboodrzutowy „Atar" ustawiony pionowo na 4-goleniowym podwoziu. Ciąg silnika 2 800 kG, a ciężar 2 500 kG. Na zdjęciu wyżej — próby w locie na rusztowaniu o wysokości 35 m.

Zdjęcia: The Aeroplane, Interavia, Ogoniok, Giorgio Apostolo, Aviation Magazine, Jiri Smola, Austroflug, Ali Nuove i De Havilland Gazette.



BALONY W AUSTRII

W roku bieżącym na jednym z placów Wiednia odbył się pierwszy po wojnie wzlot balonu wolnego. Balon ten o pojemności 900 m² zakupił Aeroklub Austrii w Belgii. Około 50 000 widzów podziwiało start. Balon utrzymał się w powietrzu 1,5 godziny, pokonując odległość 28 km. Załoga składała się z 4-ch osób.

TEGO JESZCZE NIE BYŁO!

„Tropicana Special" — tak nazywa się zespół rewiowy występujący codziennie... na pokładzie samolotu kubańskich linii lotniczych łączących Nowy Jork z Hawaną (zdjęcie obok). Niewątpliwie takie urozmaicenie podróży powietrznej działa zachęcająco na pasażerów samolotu „Cubana de Aviacion".

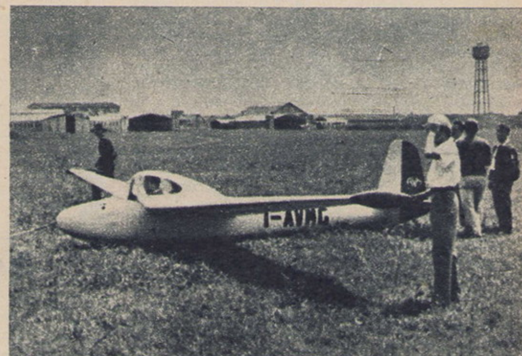


NOWE WŁOSKIE KONSTRUKCJE LOTNICZE

OD NASZEGO WŁOSKIEGO KORESPONDENTA GIORGIO APOSTOLO

Ostatnio stowarzyszenie szybowcowe w Mediolanie (AVM) zbudowało jednomiejscowy szybowiec „Gheppio". Ma on prędkość optymalną 80 km/h i maksymalną 200 km/h. Znany włoski konstruktor Pasotti opracował trójkołowy samolot sportowy F-9 „Sparviero". Silnik Continental 240 KM. Prędkość maksymalna 330 km/h, ciężar całkowity 950 kG. Jak wiadomo, inż. Pasotti jest twórcą F. 9. „Falco", który w br. demonstrowany był na wystawie w Wenecji.

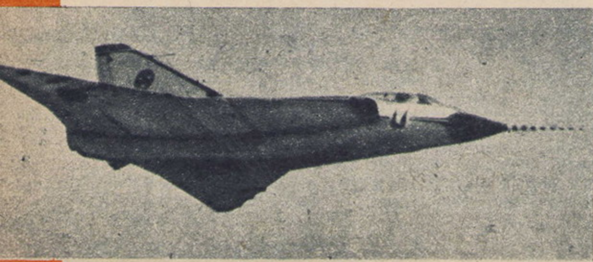
GIORGIO APOSTOLO — Mediolan



Powyżej — „Gheppio", niżej — F-9 „Sparviero".



PIERWSZA SERYJNA DELTA W SZWECJI



Po wykonaniu szeregu prototypów począwszy od 1949 roku szwedzka wytwórnia SAAB przystąpiła do produkcji seryjnej samolotu myśliwskiego J-35. Oblatanie nowej delty nastąpiło 5 października br. J-35 ma 2 silniki turboodrzutowe „Avon" o ciągu 4 300 kG. Prędkość maksymalna około 1 600 km/h.